

監査公表第 532 号

平成 18 年 3 月 29 日付けで包括外部監査人から提出された地方自治法第 252 条の 37 第 5 項の規定に基づく平成 17 年度包括外部監査の結果報告書について、同法第 252 条の 38 第 3 項の規定により、次のとおり公表します。

平成 18 年 4 月 3 日

京都市監査委員	田	中	セツ子
同	小	林	昭 朗
同	江	草	哲 史
同	藤	井	昭

平成17年度

包括外部監査の結果報告書

京都市の自動車運送事業について

京都市包括外部監査人

海沼 芳晴

目 次

第 1 外部監査の概要

1	外部監査の種類	1
2	選定した特定の事件	1
	○ 事件を選定した理由	
	○ 外部監査の対象	
3	外部監査の対象期間	2
4	外部監査の視点	2
5	外部監査の方法	2
6	外部監査の実施期間	2
7	包括外部監査人の氏名及び同補助者の資格と氏名	3
8	利害関係	3
	<参考> 報告書における略語及びその他の前提条件について	4

第 2 外部監査対象の概要

1	京都市交通事業の沿革	5
2	自動車運送事業の営業設備	5
3	自動車運送事業の施設の概要	6
4	自動車運送事業の業務の概要	7

第 3 外部監査の結果報告及び意見

1	規制緩和下における市交通局の取組みの状況	10
2	財務の状況	14
3	民営企業との経営の効率性についての比較分析	22
4	運送収益	26
5	負担金・補助金	34
6	人件費	43
7	契約	59
8	人件費及び委託料以外の営業費用	78
9	貯蔵物品等物品の管理	84

1 0	固定資産の管理	8 8
1 1	退職給付引当金	9 3
1 2	系統別損益	9 4

第 4 経営についての提言

1	収益についての分析及び提言	1 0 1
2	費用についての分析及び提言	1 0 4
3	おわりに	1 1 5

この報告書に記載する〈改善を要する事項〉は、すぐに改善を求める事項を具体的に述べ、〈監査意見〉は、将来的にその記述の方向に改善・検討することが望ましいことを述べている。

第 1 外部監査の概要

1 外部監査の種類

地方自治法第 252 条の 37 第 1 項に基づく包括外部監査

2 選定した特定の事件

平成 17 年度のテーマとして「京都市の自動車運送事業について」を特定の事件として選定した。

事件を選定した理由

京都市が行う自動車運送事業（以下「バス事業」という）は、市民生活に欠くことのできない身近な公共交通機関として多様な都市活動を支える重要な役割を果たすとともに、高齢者や障害のある方への対応や地球環境への配慮など、人やまちにやさしい交通機関としてもその重要性が増している。

しかしながら、少子高齢化や自動車利用の増加、学校での週休二日制の実施や景気低迷による通勤・通学利用者の減少等により、バスを利用する人口は昭和 55 年をピークに減少傾向にあり、バス事業を取り巻く経営環境は非常に厳しい状態にある。

また、平成 14 年に乗合バス事業に係る需給調整規制が廃止（規制緩和）されたことに伴い新規参入が自由化されたことは、京都市がバス事業の経営健全化への対応を誤ると、事業の存続に重大な影響を及ぼすことを予見させるものである。

これらの厳しい経営環境の中で、バス事業は、生活交通を確保しながらも、企業経営における経済性、効率性をより一層発揮できる経営体質の改善が強く求められることとなる。

このような状況下の京都市の自動車運送事業について、財政状態と経営成績を把握し、今後のあり方を検討することは有意義であり、財務事務が関係諸法令にしたがって合规に遂行され、管理運営事務が地方自治法第 2 条第 14 項及び第 15 項の趣旨を達成しているかどうか監査すべき必要性を認めた。

外部監査の対象

京都市交通局 自動車運送事業

3 外部監査の対象期間

監査対象年度 平成 16 年度

ただし、監査対象年度の事務に関連する事項及び比較検討を要する場合は、平成 12 年度以降も対象とした。

4 外部監査の視点

京都市交通局の自動車運送事業の監査において、次のような着眼点で監査を実施した。

- (1) 京都市交通局は、地方公営企業法の財務規定等に従い、京都市交通局自動車運送事業として経理される。それらの規定どおりの事務の執行が行われているか。
- (2) 自動車運送事業の下記の項目に係る財務処理は、京都市交通局会計規程に従い適切に行われているか。
 - ア 収入の調定、未収金や未払金の管理
 - イ 貯蔵品、固定資産の管理
 - ウ 減価償却の手続き、計算
 - エ 委託、物品購入等の契約事務手続き
- (3) 一般会計からの繰入金は地方公営企業法の規定等に従い、適切な計算根拠により合理的に算定され、決算書に正確に表示されているか。
- (4) 給与、手当は、京都市交通局職員給与規程に基づき計算され適正に支給されているか。
- (5) 経営健全化の計画どおりに経営の改善が行われているか。

5 外部監査の方法

この監査の実施に当たり、予備手続として関係法令、京都市自動車運送事業特別会計決算書、決算参考資料、予算に関する説明書、予算参考資料、京都市交通事業白書（事業概要）、地方公営企業年鑑等を参照した。

監査予備手続で収集した資料及び京都市交通局に請求した資料を照合し、実査、質問、分析、比較などの方法で監査を行った。

6 外部監査の実施期間

平成 17 年 6 月 1 日から平成 18 年 3 月 22 日まで

7 包括外部監査人の氏名及び同補助者の資格と氏名

京都市包括外部監査人 税理士 海沼 芳晴

同補助者 6名(資格 五十音順)

税理士 市木雅之、北尾剛久、中村英司、横井猛彦、吉田靖司

社会保険労務士 増田康男

8 利害関係

包括外部監査の対象として事件(事案)について、地方自治法第252条の29の規定により記載すべき利害関係はない。

<参考> 報告書における略語及びその他の前提条件について

ア 本報告書においては下記の略語を使用する。

【 略語 】	【 正式名称 】
市交通局	京都市交通局
会計規程	京都市交通局会計規程
会計事務取扱細則	京都市交通局会計事務取扱細則
契約規程	京都市交通局契約規程

下記の団体については、京都市と密接な関係があるため実名を記載した。

協会会・・・社団法人京都市交通局協会

交通道德の普及及び京都市交通機関の乗客に対する便益の増進を図ることを
目的とした団体

春秋会・・・社団法人春秋会

京都市に永年にわたり勤務した者が会員として構成された団体であり、会員の行政に関する知識、経験を活用して京都市民の福祉の増進に寄与することを
目的とした団体

イ 本報告書においては下記の条件でそれぞれの数値を表示している。

文中内で表示する表中の率（％）は、その表に特に注釈がない限り小数点以下第2位を四捨五入している。

文中内で金額を千円単位などで表示する場合、直近下位を四捨五入している。
そのため明細と合計額が一致しない場合がある。

第2 外部監査対象の概要

1 京都市交通事業の沿革

京都市の自動車運送事業は、地方公営企業法第2条第1項第4号により、地方公営企業法の全部が適用される。

京都市の交通事業は、明治45年6月11日に市電の営業を開始し、昭和3年5月にはバス事業の営業を開始するなど、市民の足としての基盤を築き、市内における中心的な交通機関としての役割を果たしてきた。

昭和53年の市電の廃止後、昭和56年5月の地下鉄烏丸線の開業により、地下鉄を基軸に市バスとのネットワークを有効に活用する公営交通体系の基礎が作られたが、バス事業の1日当たりの旅客数は昭和55年の59万8千人をピークとして減少し続け、平成16年度では31万5千人となっており、交通事業の経営状態は厳しいものとなっている。

2 自動車運送事業の営業設備

ア 路線

区 分		平成16年度末
免許路線キ口		493.39 km
営業路線 キ 口	一 般	300.93 km
	定期観光	132.66 km
	計	433.59 km
休止路線 キ 口	一 般	31.20 km
	定期観光	28.60 km
	計	59.80 km
未開業路線 キ 口	一 般	0.00 km
	定期観光	0.00 km
	計	0.00 km
均一区間内平均 運転系統長		9.03 km

区 分		平成16年度末	
運 転 系 統	系統数	74 系統	
	系 統 長	総 計	765.70 km
		最 長	22.50 km
		最 短	3.40 km
		平 均	10.35 km
停 留 所	停留所数	660 箇所	
	停 留 所 離	間 最 長	1.60 km
		距 最 短	0.10 km
		平 均	0.41 km

イ 車 両

区 分		平成16年度末 在籍車両数	
一 般 車	ワ ン マ ン	いすゞ	(34) 247 両
		三 菱	(26) 189 両
		日 野	(3) 230 両
		日 産	(6) 84 両
	計	(69) 750 両	
観 光 車	いすゞ		4 両
	日 野		1 両
	計		5 両
合 計		(69) 755 両	

区分	車両数	割 合 /在籍車両数
冷房車	750 両	100 %
	(755)	(100)
暖房車	750 両	100 %
	(755)	(100)
低床車	747 両	99.6 %
	(747)	(98.9)

注1 平成16年度末現在。

注2 ()内は、観光車を含む。

注()内は、中型車で内数である。

3 自動車運送事業の施設の概要

ア 営業所及び出張所

名称	所在地	敷地面積 (㎡)	所属車両数
西賀茂営業所	北区西賀茂山ノ森町	9,963.86	109 両
烏丸営業所	北区小山北上総町	14,494.69	84 両
錦林出張所	左京区浄土寺真如町	5,058.25	42 両
九条営業所	南区東九条下殿田町	18,667.71	164 両
梅津営業所	右京区西院笠目町	16,925.71	151 両
洛西営業所	西京区大枝東新林町	14,115.81	94 両
横大路営業所	伏見区横大路橋本	10,261.91	111 両

注 烏丸営業所の敷地面積には、バスターミナル部分を含む。

イ 車両工場

名称	所在地	敷地
自動車整備工場	伏見区竹田桶ノ井町	地下鉄竹田車両基地に含む。

ウ 操車場

名称	所在地	敷地面積 (㎡)
三哲操車場	下京区東塩小路町	3,248.22 (賃貸部分を含む。)
竹田操車場	伏見区竹田桶ノ井町	1,328.00
岩倉操車場	左京区岩倉西五田町	1,448.00 (借地)
上賀茂神社前操車場	北区上賀茂本山町	900.80 (借地)
衣笠操車場	北区平野上柳町	924.00 (借地)
山越操車場	右京区山越中町	2,168.00 (借地)
四条烏丸操車場	下京区四条通室町東入函谷鉾町	1,637.03 (借地)
壬生操車場	中京区壬生坊城町	局庁舎敷地内に含む。
桂坂操車場	西京区大枝山町	3,565.17

注 上記以外に各営業所にも操車場を設けている。

エ バスターミナル

名称	所在地
北大路バスターミナル (10 バース)	北区小山北上総町
洛西バスターミナル (6 バース)	西京区大原野東境谷町

オ 市バス・地下鉄案内所

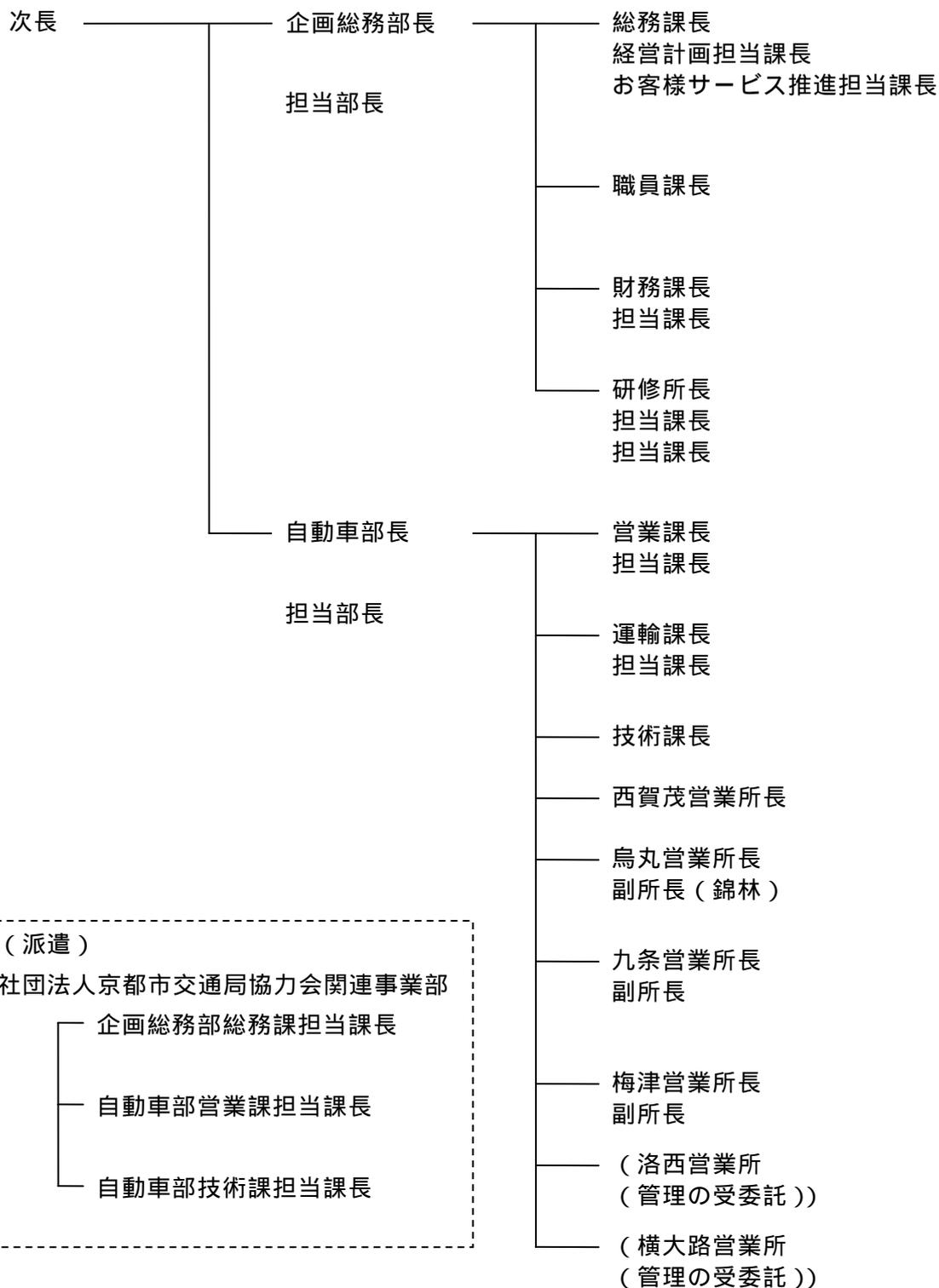
名称	所在地
交通局	壬生交通局庁舎内
京都駅前	京都駅前バス総合案内所内
京都駅地下街	京都駅構内地下街
烏丸御池駅	地下鉄烏丸御池駅構内
北大路	北大路バスターミナル内

4 自動車運送事業の業務の概要

ア 自動車運送事業職制表（抜粋）

平成 16 年 4 月 1 日現在

公営企業管理者交通局長



イ 職員及び若年嘱託運転士数（平成17年3月31日現在）

区 分		在籍人員	嘱若 託年 運 転 士	
企画 総務部	総務課	14人	-	
	職員課	13人	-	
	財務課	11人	-	
	研修所	4人	-	
企画総務部 計		42人	-	
自 動 車 部	営業課	15人	-	
	運輸課	29人	-	
	技術課	11人	-	
	営 業 所	西賀茂	147人	52人
		烏丸	131人	22人
		錦林	72人	20人
		九条	172人	21人
		梅津	245人	32人
計	767人	147人		
自動車部 計		822人	147人	
自動車運送事業合計		864人	147人	

注 平成17年3月31日付け退職者を除く。

ウ 業務量の年度別推移

区 分		平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年度
営業日数(日)		365	365	365	366	365
年度末営業キロ数(km)		432.74	443.44	433.64	433.64	433.59
営業延日キロ数(km)		153,343	155,357	161,399	158,726	158,332
年度末在籍車両数(両)		759	759	755	755	755
使用車両数(両)	一般路線	241,923	234,073	236,002	239,194	235,820
	定期観光路線	1,714	1,340	1,132	1,067	984
	合 計	243,637	235,413	237,134	240,261	236,804
走行キロ数(km)	一般路線	29,969,254	28,127,017	28,130,587	28,512,873	28,412,684
	定期観光路線	86,000	70,074	60,824	69,391	62,046
	合 計	30,055,254	28,197,091	28,191,411	28,582,264	28,474,730
旅客数(人)	一般路線	122,776,798	119,043,367	116,793,212	117,424,746	114,990,206
	定期観光路線	60,904	42,283	35,778	38,406	34,035
	合 計	122,837,702	119,085,650	116,828,990	117,463,152	115,024,241
旅客収入(千円)	一般路線	19,681,135	18,901,312	18,387,230	18,283,431	17,728,477
	定期観光路線	212,993	148,650	120,235	122,083	108,085
	合 計	19,894,128	19,049,962	18,507,466	18,405,514	17,836,562

第3 外部監査の結果報告及び意見

1 規制緩和下における市交通局の取組みの状況

(1) 規制緩和までの流れ

乗合バス事業については、これまで、その経営を自由に任せると収益性の高い路線にバスの運行が集中し、その一方で、利用者が少ない不採算路線ではどの事業者もバスを運行しなくなる可能性があることから、需給調整規制を前提として事業参入については免許制をとり、市場におけるある程度の独占的営業権を認める一方、既存路線からの退出について許可制にするなど事業規制がなされてきた。

しかし、都市部における乗合バス事業は、慢性化する道路混雑等による走行環境の悪化、マイカーの普及、地下鉄の整備等に伴い、昭和40年代半ばをピークに輸送人員が恒常的に減少を続けており、厳しい経営状況が続いている。このように乗合バスの利用状況や経営状況等が大きく変化している中で、乗合バス事業の活性化、発展を図るためには、乗合バス事業に対する規制のあり方を見直すことが重要な課題となってきた。

このような状況の中で、平成9年3月の規制緩和推進計画において「生活路線の維持方策の確立を前提に、遅くとも平成13年度までに需給調整規制を廃止する」ことが閣議決定された。これを受け、運輸大臣から「交通運輸における需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等」について諮問された運輸政策審議会は、平成11年4月9日に運輸大臣に答申を行った。答申のなかで、地方公共団体の事業への関与や公的補助のあり方についての記述がされており、下記にその概要を記載する。

乗合バスの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について 答申 (概要)

ア 生活交通の確保についての基本的方向

地方公共団体は、生活交通の確保について責任を有し主体的に関与することが適当である。

また、()地域の関係者が、地域の足の確保という観点から本当に必要なバス交通サービスの見極めを行い、乗合タクシーの活用、スクールバス、福祉バス等の行政目的で提供されている交通サービスの活用等も含めた効率的な輸送形態を選択する、()生活路線を運営する事業者等の経営効率化及び創意工夫を促進するような措置を講じる、といった生活交通の確保を図るための具体的な対策を講じるとともに、なお必要となる場合における公的補助のあり方については、下記イに示す方法で検討することが適当である。

イ 公的補助制度のあり方

これまでの内部補助を前提とした事業者ごとの欠損補助ではなく、生活交通として確保

すべきものに必要な費用を補填する運行委託的な補助を行うよう制度を見直すことが適当である。

補助の対象とする生活交通の範囲、輸送サービス水準等については、地域の実情や住民のニーズに通じている地方公共団体が主体的に判断することが適当であり、公的補助のあり方についても、地方公共団体が中心となって対応することが適当である。

ウ 公営事業と民営事業の関係

乗合バス事業者としての法律上の扱いに関しては、これまでと同様に公営事業者と民間事業者とで扱いに差異を設けるべきではない。

ただし、公営事業者に対しては地方公共団体の一般会計から繰り入がなされている等、必ずしも民営事業者と競争条件が同一でない部分があるため、今後、これについてはその基準や必要性等の一層の明確化を図るとともに住民の理解を得た上で、当該地方公共団体が主体的に決定していくことが望ましい。

また経営の効率化に取り組むべき状況にある公営事業者については、今後一層の努力を行うことが望まれる。

さらに、公営事業者と民営事業者が同一エリアで乗合バスサービスを提供して競争する場合には、バス利用を促進するための助成については、公営、民営を通じて同様に実施することが望ましい。

この答申を受け、道路運送法が改正されることとなった。

第 147 回通常国会において、道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律が成立し、道路運送法の一部が改正(平成 14 年 2 月施行)された。

(2) 道路運送法の改正

改正された道路運送法について、バス事業に関する改正の概要は下記のとおりである。

ア 事業参入規制の見直し

需給調整規制を前提とする免許制から輸送の安全の確保等に関する資格要件を審査する届出制とする。

イ 運賃規制の見直し

運賃の設定又は変更についての認可を、能率的な経営の下における適正な利潤を加えたものを超えないものであるかを審査して、国土交通大臣が認可した上限の範囲内での事前届出制とする。

ウ 退出規制の見直し

事業や路線の廃止については、事前届出制とし、地域の生活交通確保の具体策の協議に必要な期間を確保する。

社団法人日本バス協会発行の「2005年版日本のバス事業」によると、乗合バス規制緩和後の新規参入者の状況は、平成17年3月31日現在で30者であり、そのうち都市内・近郊の生活路線を走るバスは12者（うち近畿3者）である。

（3）市交通局の取組み

市交通局は、乗客数の減少と人件費の負担増大により不良債務が増加傾向に転じたため、平成8年5月にバス事業の経営健全化計画「京都市自動車運送事業の今後の展望について」を策定し、市域を「公営企業として維持する地域」のほか「新たな運営方式による地域」として整理し、運賃改定を行うとともに経営の効率化と不良債務の解消を図ることとした。

平成12年3月から、特に厳しい経営状況にある横大路営業所路線の運行を「管理の受委託」により阪急バス株式会社と京阪バス株式会社に委託した。それと併行して、規制緩和時代に向けた経営体質の強化を図るため、平成11年度にこれまでにない規模の人件費削減を中心とした経営健全化計画である「京都市交通事業経営健全化プログラム21」を策定し、その実現に取り組んできた。

「管理の受委託」とは、道路運送法第35条に基づき、バス路線を運行する際の運転業務、運行管理業務及び整備管理業務を一体的に他バス事業者に委託を行うものであるが、運行責任、路線権、車両及び収入は委託者に帰属し、委託した事業者の人件費などの経費を支払う制度をいう。ただし、現行では、委託者の一般バス路線の長さ又は使用車両数の2分の1以内であること等が管理の委託の上限と定められている。

しかしながら、少子高齢化等により、バス事業の旅客数は減少傾向が続き、更に平成14年2月の改正道路運送法の施行により、乗合バス事業の需給調整規制の廃止（規制緩和）による影響が具体的に見込まれることや、景気低迷による付帯事業収入の減少等から、経営が一層厳しくなるものと予想された。

このような状況の中にあっても、京都市民の足を確保するという公営交通としての責務を果たすため「京都市交通事業経営健全化プログラム21」の実施を踏まえ、平成15年3月に「京都市交通事業ルネッサンスプラン」を策定し、平成21年度中の経常収支の均衡を目指すこととされている。

また、規制緩和実施後のバス事業のあり方について平成15年4月に学識経験者や市民各層により構成される京都市交通事業審議会から受けたバス事業の果たすべき役割と規制緩和への対応策についての提言と「京都市交通事業ルネッサンスプラン」による経営健全化の取組と合わせ、年次的な行動計画として「京都市交通事業アクションプログラム」（以下「アクションプログラム」という）が策定され、実施されているところである。

アクションプログラムでは、バス・地下鉄の利用促進のための路線ダイヤの改善から職員の意識改革に至るまで 27 の事業を掲げ、それぞれについて具体的な事業内容と目標数値及び目標年度が設定されている。

ここでは、アクションプログラムの経営体質の強化に係る主な事業について概略を記載する。

事業名	事業の内容
「管理の受委託」の拡大	現在実施している「管理の受委託」を、平成 20 年度までに、順次、バス事業規模全体の 2 分の 1 まで拡大する。
総人件費の抑制	平成 15 年度の 1 年間、給料、調整手当、期末手当について、3 % 以上の減額をするほか、平成 15 年度から平成 20 年度までの健全化期間中、管理職手当を職制に応じて減額する。 特殊勤務手当の廃止を中心とした見直し、その他の手当の解消や縮減を行う。 「管理の受委託」の拡大や、ノルマアップ等により、職員数の削減を図る。これらの実施により、平成 21 年度までに 130 億 69 百万円の削減を目標とする。
経費の削減	毎年度削減額を増加させつつ、平成 20 年度には対平成 14 年度比で約 1 割となる額を削減する。 委託業務の内容等の点検・見直しを徹底するなかで、外注化等による更なる効率化に努める。

このように市交通局は、現在、事業開始以来最も大規模な経営健全化の取組みの最中にある。包括外部監査においては、アクションプログラムの事業について、その内容と進捗状況を十分に理解したうえで意見及び提言を行うこととする。

2 財務の状況

(1) 貸借対照表及び損益計算書

平成 12 年度から平成 16 年度の市交通局の財政状態を表す貸借対照表及び経営成績を表す損益計算書の推移は次ページ以降のとおりである。

ア 貸借対照表について

平成 16 年度の総資産は 291 億 79 百万円である。そのうち固定資産が 265 億 34 百万円で総資産の 90.9%を占め、流動資産が 26 億 45 百万円で総資産の 9.1%を占めている。

事業の性質上固定資産の割合が大きくなっており、この 5 期間での固定資産の増加額は 20 億 21 百万円である。平成 14 年度において土地・建物の増加がみられるが、土地の増加額 3 億 85 百万円は桂坂の操車場を無償で譲り受けたものであり、建物の増加額 9 億 7 百万円は梅津営業所整備場の新築工事等によるものである。車両は、この 5 期間で一般路線用の車両数 750 両にまったく増減はないものの、CNGバス（天然ガス車）やノンステップバスへの 246 両の買い替えにより帳簿価格は 19 億 45 百万円増加しているが、観光路線用のバスは 4 両減少し現在 5 両となっている。工具器具備品は、この 5 期間で 9 億 15 百万円減少している。

流動資産のうち、未収金はこの 5 期間で 9 億 7 百万円減少しているが、平成 12 年度の未収金のうちには平成 11 年度に調定した五条営業所土地の売却収入の未収金 13 億 45 百万円が含まれており、これを除外して比較すると 4 億 38 百万円増加していることとなる。なお、この過年度の売却収入の未収金は、平成 14 年度において収入されている。

固定負債である他会計借入金是一般会計からの借入金で、ルネッサンスプラン期間中の返済は猶予されており、無利息となっている。

流動負債のうち、一時借入金は、民間金融機関からの借入期間 30 日以内の短期の借入金であるが、一時借入金はこの 5 期間で 50 億円増加している。

資本金のうち、企業債は、この 5 期間で 9 億 10 百万円増加し、一時借入金を合わせた借入金の増加額は 59 億 10 百万円である。平成 16 年度末における企業債と借入金の総額は 215 億 61 百万円と総資産の 73.9%となっている。

平成 16 年度末における欠損金は、142 億 29 百万円であり、平成 12 年度当初の 46 億 57 百万円から 95 億 72 百万円増加している。この欠損金の増加には、勸奨退職による退職手当の支出が大きく影響している。

貸借対照表

(単位：千円)

	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度
1 固定資産	24,512,398	24,280,935	25,357,243	25,969,175	26,533,719
(1)有形固定資産	24,491,166	24,054,916	25,336,011	25,947,673	26,512,487
ア土地	12,280,366	12,280,366	12,665,404	12,665,404	12,665,404
イ建物	7,037,584	6,976,423	7,883,795	7,769,776	7,703,730
ウその他構築物	311,695	283,576	332,830	298,905	311,368
エ車両	2,087,675	2,351,992	2,624,755	3,571,888	4,032,597
オ機械装置	1,412,944	1,213,341	1,149,160	1,141,708	1,353,687
カ工具器具備品	1,360,902	949,219	680,067	499,991	445,701
(2)無形固定資産	11,232	11,232	11,232	11,232	11,232
ア電話加入権	11,232	11,232	11,232	11,232	11,232
(3)建設仮勘定	0	204,787	0	270	0
ア建物等	0	204,787	0	270	0
(4)投資	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
ア投資有価証券	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
2 流動資産	3,464,481	3,297,136	2,684,103	2,356,578	2,645,493
(1)現金預金	316,760	308,204	708,161	211,748	317,275
(2)未収金	2,515,902	2,389,788	1,285,399	1,510,006	1,609,282
(3)貯蔵品	7,752	5,563	6,201	5,395	5,298
(4)前払金	275,415	262,716	366,898	320,378	343,229
(5)前払費用	87,544	70,462	60,952	34,145	47,292
(6)仮払金	96,108	95,404	91,492	109,906	158,117
(7)保管有価証券	165,000	165,000	165,000	165,000	165,000
資産合計	27,976,879	27,578,071	28,041,346	28,325,753	29,179,212
3 固定負債	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000
(1)他会計借入金	800,000	800,000	800,000	800,000	800,000
4 流動負債	10,311,885	12,946,650	17,010,453	15,562,492	14,564,362
(1)一時借入金	4,400,000	7,100,000	9,000,000	11,700,000	9,400,000
(2)未払金	5,249,444	4,933,571	6,763,582	2,675,244	4,691,420
(3)預り金	136,843	132,898	122,464	93,301	52,480
(4)預り有価証券	165,000	165,000	165,000	165,000	165,000
(5)前受金	317,139	236,174	212,303	192,228	204,142
(6)仮受金	43,459	379,007	747,103	736,719	51,319
負債合計	11,111,885	13,746,650	17,810,453	16,362,492	15,364,362
5 資本金	17,206,302	16,832,338	17,309,249	17,506,908	18,116,472
(1)自己資本金	6,755,288	6,755,288	6,755,288	6,755,288	6,755,288
(2)借入資本金	10,451,015	10,077,050	10,553,961	10,751,620	11,361,184
ア企業債	10,451,015	10,077,050	10,553,961	10,751,620	11,361,184
6 剰余金	-341,308	-3,000,917	-7,078,356	-5,543,646	-4,301,622
(1)資本剰余金	8,415,166	8,624,436	9,207,052	9,548,135	9,927,561
ア受贈財産評価額	5,912,463	5,924,488	6,312,053	6,316,885	6,317,303
イ他会計補助金	152,968	224,138	298,008	444,903	604,668
ウ国庫補助金	1,468,758	1,539,928	1,613,798	1,760,693	1,908,772
エ府補助金	344,753	354,928	365,279	375,029	385,062
オ寄附金	63,749	63,749	63,749	63,749	63,749
カその他資本剰余金	472,475	517,205	554,165	586,876	648,008
(2)欠損金	8,756,474	11,625,353	16,285,408	15,091,781	14,229,184
ア当年度未処理欠損金	8,756,474	11,625,353	16,285,408	15,091,781	14,229,184
資本合計	16,864,994	13,831,421	10,230,893	11,963,261	13,814,850
負債資本合計	27,976,879	27,578,071	28,041,346	28,325,753	29,179,212

イ 損益計算書について

営業収益の根幹である運送収益は減少し続けており、この5期間での減少額は、20億58百万円、減少率は10.3%である。

運送収益の内訳 (単位：千円)

	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度
一般路線旅客運送収益	14,518,413	13,872,183	13,289,642	13,199,621	12,893,615
一般路線乗車負担金	5,162,723	5,029,129	5,097,589	5,083,810	4,834,862
定期観光旅客運送収益	212,993	148,650	120,235	122,083	108,085
運送収益 計	19,894,128	19,049,962	18,507,466	18,405,514	17,836,562
平成12年の運送収益計を100とした場合の指数	100	95.8	93.0	92.5	89.7

営業費用は、この5期間では減少傾向にあり、その減少額は66億78百万円、減少率は24.5%である。営業費用のうち人件費の減少額は76億77百万円と営業費用全体の減少額よりも多くなっている。営業費用の減少額が、運送収益の減少額を上回った金額分利益は改善されたが、平成16年度においても依然として営業損失となっている。

営業費用の内訳 (単位：千円)

	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度
人件費	19,629,649	18,187,389	18,619,498	12,927,044	11,951,909
人件費以外	7,673,341	7,458,320	7,363,463	7,094,147	8,672,783
営業費用 計	27,302,990	25,645,709	25,982,961	20,021,191	20,624,692

営業外収益は、他会計補助金がその大半を占めているのであるが、この5期間で17億88百万円増加している。平成16年度に著しく増加しているのは、他会計補助金として新たに生活支援路線補助金10億15百万円が措置されたことによるものである。営業外費用のうち企業債等にかかる支払利息等は、この5期間では減少傾向にあり、その減少額は92百万円、減少率は28.4%である。利率の高いものが償還され低いものが発行されるため、企業債の9億10百万円の増加にもかかわらず支払利息等は減少している。

特別利益のその他特別利益のほぼ全額が経営健全化に係る補助金であるが、この補助金は平成16年度から廃止されている。

この5期間をみると、平成12年度以降運送収益の減少額を超える人件費の削減により平成15年度には約12億円の当期純利益となった。しかし、その後も運送収益の減少に歯止めがかからず、平成16年度は営業費用が前年度より増加したため営業損失額が前年度よりも増加した。生活支援路線補助金が投入されたため当期純利益は黒字となったものの平成15年度の黒字額を超えることができなかった。

市交通局は、今後も営業損益の段階での損失の減少を目指し、他会計補助金等に依存しない経営体質を実現しなければならない。

損益計算書

(単位：千円)

	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度
1 営業収益	21,456,574	20,457,055	19,799,513	19,602,664	19,038,219
(1)運送収益	19,894,128	19,049,962	18,507,466	18,405,514	17,836,562
(2)運送雑収益	1,562,446	1,407,093	1,292,047	1,197,150	1,201,657
2 営業費用	27,302,990	25,645,709	25,982,961	20,021,191	20,624,692
(1)構築物保存費	85,090	95,350	237,863	101,682	138,759
(2)車両保存費	2,730,131	2,349,972	2,523,816	2,147,437	2,120,076
(3)運転費	18,983,311	17,427,273	17,977,033	12,857,635	11,825,180
(4)運輸管理費	3,266,604	3,694,279	3,387,375	3,142,490	4,179,973
(5)一般管理費	725,761	723,489	673,680	643,104	743,465
(6)減価償却費	1,512,093	1,355,346	1,183,194	1,128,843	1,617,239
営業利益(損失)	-5,846,415	-5,188,654	-6,183,448	-418,527	-1,586,473
3 営業外収益	1,053,617	1,721,900	1,660,942	1,549,764	2,841,648
(1)受取利息及び配当金	660	407	296	381	452
(2)他会計補助金	959,632	1,582,421	1,585,995	1,487,062	2,769,895
(3)国庫補助金	1,953	0	0	0	26,686
(4)府補助金	694	461	0	0	0
(5)雑収益	90,679	138,612	74,652	62,321	44,616
4 営業外費用	453,951	391,316	438,845	334,036	340,651
(1)支払利息及び企業債取扱諸費	325,605	300,578	264,758	248,510	233,123
(2)雑支出	128,346	90,738	174,087	85,526	107,527
経常利益(損失)	-5,246,749	-3,858,069	-4,961,351	797,201	914,525
5 特別利益	1,228,100	1,060,641	362,879	450,043	588
(1)固定資産売却益	166,490	0	0	0	0
(2)その他特別利益	1,061,610	1,060,641	362,879	450,043	588
6 特別損失	81,029	71,450	61,584	53,617	52,515
(1)その他特別損失	81,029	71,450	61,584	53,617	52,515
当年度純利益(損失)	-4,099,678	-2,868,878	-4,660,055	1,193,627	862,598
前年度繰越欠損金	4,656,796	8,756,474	11,625,353	16,285,408	15,091,781
当年度未処理欠損金	8,756,474	11,625,353	16,285,408	15,091,781	14,229,184

注：営業利益、経常利益、当年度純利益がマイナス表示の場合は損失を表す。

(2) キャッシュ・フロー計算書

キャッシュ・フロー計算書は、公営企業において現在ではその作成が義務付けられていないが、貸借対照表や損益計算書とは別の観点である資金的な流れを掴むことができる財務諸表であるため、その作成を行い、それに基づいた分析を試みた。

平成15年度のキャッシュ・フローにおいては、未払金40億88百万円の減少がみられた。これは平成14年度末日における未払金67億64百万円が平成15年度において決済されたことによるものであり、これによりキャッシュ・フローは悪化したものと考えられる。平成14年度に未払金が一時的に増加した原因は、103人の勧奨による退職を含む職員185人の退職手当の未払分47億46百万円であり、平成14年度までの勧奨退職などの人員削減による退職手当の支払いが、平成15年度以降のキャッシュ・フローを悪化させることとなっている。営業活動において、未払金の決済によるキャッシュ不足を補うべく27億円の一時的借入を行った結果7億71百万円のキャッシュ余剰を生じたが、その余剰分で企業債の償還額13億47百万円を賄えず、投資活動に必要な18億6百万円は、企業債の発行額15億45百万円と補助金収入3億41百万円で賄うことができたため、最終的に4億96百万円のキャッシュ不足となった。

退職手当の推移

(単位：千円)

	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度
退職手当	3,450,929	3,482,232	4,903,577	1,037,687	1,485,569

平成16年度のキャッシュ・フローをみると、営業活動により生み出されたキャッシュ14億58百万円で企業債の償還額14億67百万円を賄い、投資活動に必要な23億41百万円は、企業債の発行額20億77百万円と補助金収入3億79百万円をもって賄い、最終的に1億6百万円のキャッシュ余剰が生じた。

総括として、平成15・16年度の2期間を合計すると、当年度純利益が20億56百万円であるにもかかわらず、現預金の残高は3億91百万円減少し、一時借入金と企業債の残高が12億7百万円増加するなど、決算書上の利益とは対照的に資金的にはたいへん厳しい状況となっている。

企業債は、この5期間で9億10百万円増加している。投資活動に必要なキャッシュを企業債の発行によるキャッシュで賄い、企業債の償還に必要なキャッシュを営業活動により生じたキャッシュで賄うことにより資金的なバランスが保てるのである。それゆえに、企業債を増加させる場合は、営業活動によるキャッシュ・フローが将来において好転することを約束させるものでなければならない。今後の固定資産の購入については、企業債の将来の償還財源の確保を考慮したうえで計画を立てる必要がある。

キャッシュ・フロー計算書

(単位：千円)

	平成15年度	平成16年度
ア 営業活動によるキャッシュ・フロー		
当年度純利益	1,193,627	862,598
減価償却費	1,128,843	1,617,239
資産減耗費	65,604	159,253
未収金の増加()・減少額	224,606	99,276
貯蔵品の増加()・減少額	805	97
前払金の増加()・減少額	46,520	22,850
前払費用の増加()・減少額	26,807	13,147
仮払金の増加()・減少額	18,414	48,211
一時借入金の増加・減少()額	2,700,000	2,300,000
未払金の増加・減少()額	4,088,338	2,016,176
預り金の増加・減少()額	29,163	40,821
前受金の増加・減少()額	20,075	11,915
仮受金の増加・減少()額	10,385	685,399
営業活動によるキャッシュ・フロー差引計	771,225	1,457,574
イ 投資活動によるキャッシュ・フロー		
車両の増加額()	1,567,370	1,648,855
建物の増加額()	29,820	139,946
建設仮勘定の増加()・減少額	270	270
機器備品の増加額()	208,920	552,506
投資活動によるキャッシュ・フロー差引計	1,806,380	2,341,037
ウ 財務活動によるキャッシュ・フロー		
企業債の発行額	1,545,000	2,077,000
企業債の償還額	1,347,342	1,467,436
資本的収入とした補助金収入	341,083	379,426
財務活動によるキャッシュ・フロー差引計	538,741	988,990
エ 現金預金増減額	496,414	105,528

注) 一時借入金は、未払金の支払いに充てられたとして営業活動に組み入れている。

(3) 部門別損益計算書

部門別の損益計算書は、市交通局の損益の状況を部門ごとに把握するための財務諸表であり、その作成の目的は、それぞれの部門における収益・費用の管理を行うことである。また、このような形態で損益を表示することは、市民に市交通局の経営成績をわかりやすく説明するための有効な手段である。

現在、市交通局では、一般路線と観光路線とに区分して系統別営業収支を計算しているが、それを参考として、一般路線をさらに能率的な経営を行ってもなおその経営に伴う収入のみをもって充てることが客観的に困難であると認められる生活支援路線とそれ以外の通常路線に区分した部門別損益計算書を作成した。

ア 通常路線

通常路線の経常利益は、9億8百万円であり、これには土地の賃貸料収益も含まれている。従来から、通常路線で得られた黒字を赤字路線に充当する、いわゆる内部補助によって、全体の収支を維持する経営が行われてきた。

イ 生活支援路線

生活支援路線とは、利用者が少ないため民営並みのコストで運営しても赤字となるが、市民生活に欠かすことができない路線であり、市バスのネットワークを維持するために必要な路線である。生活支援路線の経常損失は、18億89百万円であり、通常路線の経常利益9億8百万円の内部補助を受けても9億82百万円の損失が残る。生活支援路線を維持するために、平成16年度に一般会計から生活支援路線補助10億15百万円が措置されることとなった。

ウ 定期観光路線

京都市は、国際文化都市としての観光政策の一環として、昭和30年7月に定期観光路線の免許を取得、同年11月30日に運行を開始し、以来京阪バス株式会社と定期観光バス事業について共同経営を行ってきた。

定期観光に係る収益の内訳

(単位：千円)

	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度
定期観光旅客運送収益	212,993	148,650	120,235	122,083	108,085
定期観光付帯収益	121,943	82,951	70,481	58,982	52,177
定期観光収益 計	334,935	231,601	190,716	181,065	160,262

定期観光旅客運送収益は、上記収益の内訳のとおり、年度毎に減り続け、平成16年度は1億60百万円であり平成12年度の3億35百万円の約半分となっている。その一方で、系統別損益における経常損失は年度毎に改善されており、平成12年度では59百万円の損失であったが、人件費やその他の営業費用の合理化が行われた結果、収益の減少にもかかわらず次表のとおり収支が均衡するところまで改善された。

平成16年度 部門別損益計算書

(単位：千円)

	一般路線		定期観光路線	合計
	通常路線	生活支援路線		
運送収益	13,672,418	4,531,774	162,269	18,366,461
賃貸料収益	502,439	166,498	2,821	671,758
営業収益計	14,174,857	4,698,272	165,090	19,038,219
営業費用	13,671,186	6,782,458	171,047	20,624,691
補助金等	-596,412	-295,886	-5,928	-898,226
営業費用計	13,074,774	6,486,572	165,119	19,726,465
営業利益	1,100,083	-1,788,300	-29	-688,246
営業外収益計	33,627	11,143	297	45,067
営業外費用計	226,188	112,214	2,248	340,650
経常利益	907,522	-1,889,371	-1,980	-983,829
バス減価償却補助	586,538	290,987	5,830	883,355
生活支援路線補助	0	1,015,000	0	1,015,000
その他特別利益	438	145	4	587
特別利益 計	586,976	1,306,132	5,834	1,898,942
特別損失 計	34,869	17,299	347	52,515
当期純利益	1,459,629	-600,538	3,507	862,598

注：営業利益、経常利益、当期純利益がマイナスで表示の場合は損失を表す

部門別損益計算書の表示、作成方法は以下のとおりである。

生活支援路線は、平成16年度の生活支援路線の補助の対象となった35の系統の実績であり、通常路線はそれ以外の38系統の実績である。

営業外収益のうち、バス車両減価償却費等補助と生活支援路線補助は経常的な営業活動に属さない収入であるため特別利益として、それ以外の補助金は経費の補填であるため補助金等として営業費用の控除項目として表示した。

一般路線の収益・費用の配賦方法

通常路線と生活支援路線の営業収益の比で按分	賃貸料収益、営業外収益、特別利益
通常路線と生活支援路線の営業費用の比で按分	補助金等、営業外費用、バス減価償却補助、特別損失

3 民間企業との経営の効率性についての比較分析

国土交通省自動車交通局が編集し、社団法人日本自動車会議所が発行する自動車運送事業経営指標 2005 年版に基づき、乗合バス事業における民間バスと市交通局との経営の効率性について比較を行った。

表中の民間とは、調査対象事業者 152 のうち、バスの保有規模が 301 両以上の民間企業 46 者の平成 15 年度の平均値であり、公営とは公営企業 22 者の平成 15 年度の平均値である。それぞれの調査対象事業者の全国規模に占める割合は次表のとおりである。

	対象企業数	期末車両数	全国保有車両数	抽出率
民間企業	152 者	34,830 両	48,870 両	71.3%
公営企業	22 者	7,704 両	9,465 両	81.4%

(1) 実働率、実働日車当たりの輸送効率

実働率とは、事業計画承認を受けた事業用在籍車両に対する延実働車両数の比率であり、在籍車両が効率的に使用されているかを測る指標である。

実働日車当たりとは、輸送量などの実績数値を延実働車両数で除して計算した実働車 1 日 1 車当たりの数値である。

これらの指標、数値について、民間企業、公営企業及び市交通局における比較を行った。

平成 15 年度の実働率、実働日車当たりの輸送効率

		民間企業	公営企業	市バス	市バス 16 年度
実働率 (%)		86.16	86.0	87.14	86.14
実働日車当たり	輸送量 (人)	262	412	490	487
	走行キロ (千キロ)	166	121	119	120
	営業収益 (円)	54,903	68,450	81,187	80,044
	営業費用 (円)	55,547	81,272	82,939	86,736
	営業損益 (円)	644	12,822	1,751	6,692

注：市交通局は、市バスと表示し平成 15・16 年度の一般路線のデータを引用した。

ア 実働率

実働率においては、民間とほとんど差が見られないことから、市バスにおけるバス車両は効率的に使用されているといえる。

イ 実働日車当たりの輸送効率

実働日車当たりの輸送量

実働日車当たりの輸送量は、民営の 262 人に対し市バスは 490 人であり、民営の 1.87 倍となっている。

実働日車当たりの走行キロ

実働日車当たりの走行キロは、民営の 166 キロに対して市バスは 119 キロであり、民営の 0.72 倍となっている。市バス 11 年度は 123 キロであったので、この 5 期間で 4 キロ減少していることとなる。

実働日車当たりの営業収益

実働日車当たりの営業収益は、民営の 54,903 円に対し市バスは 81,187 円であり、民営の 1.48 倍となっている。

から の数値より、市バスを含めた公営バスは旅客需要が多い都市部の市街地を中心に走行しており乗客の乗り降りも多いことから輸送量と営業収益が民営に比べて多くなっているが、市街地の交通渋滞により一定時間内に走行できる距離に限界があることがわかる。

実働日車当たりの営業費用

実働日車当たりの営業費用は、民営の 55,547 円に対し市バスは 82,939 円であり、民営の 1.49 倍となっている。これらの金額は、いずれも の実働日車当たりの営業収益の額を超えている。

実働日車当たりの営業損益

実働日車当たりの損益は、民営の 644 円に対し市バスは 1,751 円となっている。

市バス 16 年度と 15 年度の実働日車当たりの輸送効率を比較すると、16 年度は 15 年度よりも走行キロが改善され、輸送量、営業収益、営業費用は悪化していることとなっている。

市交通局において輸送効率を上げるための方法として、平成 16 年度における営業費用の約 6 割を占める人件費を削減することやバス車両の定員を増やすなどして輸送量を増やすことが考えられる。

(2) 走行キロ当たり費用

走行キロ当たりの費用とは、人件費などの費用数値を走行キロで除して計算した走行1キロメートル当たりの費用を表す数値である。前述の実働日車当たり走行キロにおいて、市バスは民営の0.72倍となっていることから、走行キロを分母として算出される指標は、民営と市バスの比較において格差が大きくなることが予想される。

次表によると、経常費用合計に係る走行キロ当たりの費用は、民営の338.86円に対して市バスは712.16円であり、民営の2.10倍となっている。

平成15年度の走行キロ当たり費用

	民営企業	公営企業	市バス	市バス16年度
人件費 (円)	205.22	509.12	452.28	419.74
燃料費 (円)	21.86	27.09	29.97	32.86
車両修繕費 (円)	15.98	19.55	16.40	16.43
車両減価償却費 (円)	16.24	27.47	20.21	40.09
その他の営業費用 (円)	74.71	89.95	181.62	215.20
営業費用合計 (円)	334.01	673.18	700.48	724.32
金融費用 (円)	3.06	8.22	8.69	8.19
その他営業外費用 (円)	1.79	13.54	2.99	3.78
営業外費用合計 (円)	4.85	21.76	11.68	11.96
経常費用合計 (円)	338.86	694.94	712.16	736.28

注：市バスは一般路線・観光路線合算のデータを引用している。

ア 走行キロ当たり人件費

走行キロ当たりの人件費は、民営の205.22円に対し市バスは452.28円であり、民営の2.20倍となっている。

ここで、市バスの人件費について民営と条件を近づける補正を行うことにする。市バスを含めた公営の人件費の中には、地方公共団体が経営することに伴い、民営には存在しない費用である基礎年金拠出金に係る公的負担分(市バス1億2百万円)と共済追加費用(市バス6億10百万円)が含まれていることから、これらを人件費から控除する。市街地の交通渋滞が原因であることにより実働日車当たり走行キロが民営と比較して0.72倍であることから、公的負担分等を控除後の人件費にこの割合を乗じると、走行キロ当たりの人件費は、市バスは307.69円となり、民営の1.50倍となる。条件の補正後において金額の差が縮まったものの、格差は大きいと言わざるを得ない。

参考までに補正後の市バス16年度の走行キロ当たりの人件費は284.09円で、民営の1.38倍であるが、市バス15年度と比較すると23.6円減少している。

イ 走行キロ当たり燃料費

走行キロ当たりの燃料費は、民営の21.86円に対し市バスは29.97円であり、民営の1.37倍となっている。市バスの29.97円に民営と走行キロにおいて条件を合わせるための0.72倍の補正を加えると21.58円となり、この条件で民営とほぼ同じ金額となる。

比較データに用いている民営の平均期末保有車両数は533両である。燃料価格について地域による価格差が存在するにしても、市バスは期末車両数755両のスケールメリットを価格交渉において生かしきれていないと考えられる。

ウ 走行キロ当たり車両修繕費

走行キロ当たりの車両修繕費は、民営の15.98円に対し市バスは16.40円であり、民営に近い金額となっている。

エ 走行キロ当たり車両減価償却費

走行キロ当たりの車両減価償却費は、民営の16.24円に対し市バスは20.21円であり、民営の1.24倍となっている。

市バスは、補助金で取得した固定資産の減価償却の方法については、補助金部分の減価償却を行わない、いわゆるみなし償却の方法を採用していたので減価償却費の金額が少なくなっているが、市バス16年度からこの方法を採用しなくなったため減価償却費は40.09円と民営の16.24円の2.47倍となっている。

この一因として、市バスを含めた公営バスは、低公害バスの普及対策やバリアフリー対策などの行政目的を達成するために、収益の増加に直接結びつきにくい車両、すなわち通常のバスよりも購入価格の高いCNGバス(天然ガス車)やノンステップバスの導入に努めてきたことが考えられる。

オ 走行キロ当たり金融費用

金融費用とは、資金調達に対するコストであり、走行キロ当たりの金融費用は、民営の3.06円に対し市バス15年度は8.69円であり、民営の2.84倍となっている。

市交通局の借入金や企業債のうち、過去からの累積の損失に相当する部分の金利負担が、現年度の事業においても重荷となっていることがうかがえる。

4 運送収益

運送収益とは、バスの運賃箱現金収入、車内及び営業所窓口で販売した回数券やカード乗車券（以下「カード乗車券等」という）の収入、定期券発売所における定期券販売収入など、その範囲は多岐にわたっている。平成 16 年度決算における運送収益は約 178 億円であり、このうち一般路線旅客運送収益（以下「一般運送収益」という）は約 129 億円で運送収益全体の約 72%を占め、一般路線乗車負担金は約 48 億円、定期観光旅客運送収益は約 1 億円となっている。

このように一般運送収益は運送収益の中でも根幹をなす収益項目ということができ、以下、一般運送収益についてその内容を検討する。

（１）一般運送収益の概要

ア カード乗車券等販売による一般運送収益

カード乗車券等の販売については、市交通局による直接販売だけではなく、業者に販売を委託している。

イ 定期券の販売による一般運送収益

定期券の販売は業者に委託しており、京都駅前発売所・四条発売所など合計 12ヶ所の発売所において販売されている。

ウ 営業所における一般運送収益

営業所における一般運送収益とは、バス車内における運賃箱現金収入、カード乗車券等販売収入及び営業所におけるカード乗車券等販売収入である。

エ 特別販売、臨時輸送による一般運送収益

特別販売とは、市交通局職員による駅でのカード乗車券等の立ち売りをいい、臨時輸送とは、路線バス運行区間内を運行する貸し切りバスのようなもので、通常運行している路線バスを使うと混雑が予想されることから、使用者からの依頼により臨時に運行させるものである。

（２）実施した監査手続

ア 委託業者との契約内容、民営バスとの清算に係る協定書など、必要な項目については契約書の確認を行った。

イ 営業所における一般運送収益など、各種の一般運送収益項目について、その調定方法及び収納までのフローについて担当者からヒアリングを行った。併せて、これらの伝票処理が適正になされているかについて確認を行った。

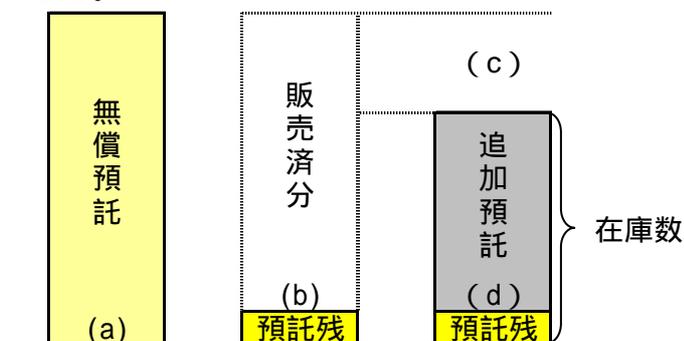
(3) 監査の結果

ア カード乗車券等販売による一般運送収益

販売委託契約における収益の計上

市交通局と協力会との間で回数券等の発売業務の委託契約書が取り交わされている。同契約の内容は委託販売となっており、市交通局はカード乗車券等を協力会に預託して、協力会は帳簿を備え付けて発売状況や在庫数量を、毎月市交通局に報告しなければならないこととされている。また、協力会は、カード乗車券等の引渡しを受けた後7日～18日以内に、発売代金を市交通局に納入しなければならないこととされている。

市交通局は、協力会に契約当初の段階でカード乗車券等を一定金額（約1億48百万円）無償で預託しており、その後、協力会からの求めに応じてカード乗車券等を追加預託した際に、その追加分についての代金を受領する。これを図示すると次のようになる。



市交通局は、協力会に無償預託したカード乗車券(a)については代金を受け取っておらず、収益を計上していない。市交通局は、追加預託を行った時に追加預託額(d)を収益として計上している。

しかし、本来収益として計上されるべき金額は、販売済分(b)である。現在の市交通局における経理処理としては、外部に販売済の(c)部分の代金を市交通局が受領していないことから、収益に計上しておらず、この部分は、隠れた資産となっている。

他方、追加預託分(d)が販売済分(b)を上回る場合、市交通局としては収益の過大計上となり、隠れた負債となる。

そこで今後は、協力会が保有しているカード乗車券等の在庫数について、契約書どおり毎月報告を受け、(c)の金額を把握することによって、適正な経理処理を行い収益を正確に計上する必要がある。これにより、隠れた資産あるいは隠れた負債を顕在化させることもできる。

平成17年3月31日時点の在庫金額を確認したところ約79百万円であり、無償預託約1億48百万円との差額約69百万円(高速鉄道事業での取扱い分を含む)は販売済分であることから、本来収益とされるべきところ、収益計上漏れとなっ

ている。そしてこの約 69 百万円は隠れた資産となっており、その分の現金が協力会に滞留していることになる。

販売委託契約における代金の回収

協力会からの発売代金の納入について、同契約書第 7 条では協力会が引渡しを受けた回数券等の発売代金について、引渡しを受けた日が毎月 1 日～10 日分は当月 17 日までに、11 日～20 日分は当月 27 日までに、21 日～月末分は翌月 7 日までに市交通局に納入しなければならない旨が定められている。

しかし、実際には市バス専用カード及び市バス共通回数券の発売代金の納入状況について、平成 16 年 4 月分を例にとると次のようになっている。

	引渡日	本来の 納入日	実際の 納入日	納入金額	5 月 7 日時点の 滞留金額
回数券	4/1～10	4月17日	5月7日	76,447,750	0
	4/11～20	4月27日	5月18日	73,286,700	73,286,700
	4/21～末	5月7日	6月1日	83,562,500	83,562,500
	回数券合計			233,296,950	156,849,200
カード	4/1～10	4月17日	5月12日	33,902,500	33,902,500
	4/11～20	4月27日	5月21日	33,902,500	33,902,500
	4/21～末	5月7日	6月3日	43,452,500	43,452,500
	カード合計			111,257,500	111,257,500
4 月分総計				344,554,450	268,106,700

このように協力会からの発売代金の納入日は、契約で定められた本来の納入日より回数券は 20 日、カード乗車券は 1 ヶ月程度遅れており、この遅延の状態は監査対象年度のいずれの時点においても同様であった。5 月 7 日時点の滞留金額は約 2 億 68 百万円と計算され、本来、市交通局が受取るべき現金が協力会に滞留していることから、市交通局のキャッシュ・フローを悪化させていることになっている。

そこで、発売代金の納入については、委託契約書どおりの履行を求められたい。

また、確実な債権回収を図る観点からも、契約規程第 40 条に基づき遅延損害金に関する条項を追加するとともに、支払遅延が生じた際には、協力会に対して遅延損害金も併せて請求する必要がある。

これに加えて、契約の履行を確実なものとするため、契約保証金の納入についても地方自治法施行令第 167 条の 16 及び契約規程第 34 条に基づき、条項を追加されたい。契約保証金は一定の場合に免除されることがあるが、協力会との取引は慢性的な履行遅滞状態となっているため、契約保証金の免除を規定する契約規

程第 35 条の各号に該当しないと考えられる。この際の保証金算定基準は無償預託金額（通常の販売価額）の 100 分の 10 以上とされたい。無償預託金額を販売価額とすることについては、カード乗車券等は金券であり流動性が高いこと、加えて市交通局が何らかの理由により損害を被った場合、その損害の一部を補填できることも考慮し、制作費に係る金額ではなく販売価額によるのが相当と解される。

契約の更新に関して同契約書には両者に異議のない場合は、契約が更に 1 年間延長する旨定められている。これは長期継続契約であり、地方自治法上は一定の場合にしか認められていない。法令の改正に伴い「京都市長期継続契約に関する条例」が制定（平成 17 年 4 月 1 日施行）されたことにより、長期継続契約できる範囲が拡大されたのであるが、それでも契約期間は 5 年を超えることはできないのであり、今回の監査対象年度では不適切な契約内容であった。

販売委託契約における経理処理

市交通局と春秋会との間で回数券等の発売業務の委託に関する契約書が取り交わされている。この契約においても、両者に異議のない限り更に契約を 1 年間延長する旨定められおり、監査対象年度では不適切な契約内容である。

同契約の内容は、市交通局と協力会との間で行われている委託販売の形態ではなく、買取りの形態をとっている。市交通局は、カード乗車券販売と回数券販売において異なった経理処理を行っている。

カード乗車券の処理については、春秋会へカード乗車券を引渡した時点で収益の計上が行われている。春秋会からは発売手数料を差引いた金額が納入され、発売手数料相当額は月末にまとめて計上される。引渡しから代金納入までの期間については契約書上定められておらず、契約内容としては不適切であるが、帳簿を確認すると 5 日程度で納入されていた。

回数券の処理については、春秋会へ回数券を引渡した時点で収益の計上は行われていない。春秋会からは手数料を差し引いた金額が納入され、この金額は仮受金として経理処理される。

市交通局が発行したカード乗車券等には、市バスのほか民営バスにおいても利用することができるものがある。市交通局では、カード乗車券等は販売した時点で収益を計上することから、市バス以外で利用されたカード乗車券等については、各民営バスとの間でその利用実績に応じて清算を行っている。

春秋会からの入金で仮受金と経理処理された金額は、民営バスで使用された回数券の金額を清算する際に充当されている。

しかし、()回数券については販売の時点で収益計上するという経理処理を継続して行っていること、()他社の清算を待たずとも春秋会への販売という

収益が確定していること、()協力会に販売を委託している回数券については、代金の入金時に仮受金処理をしていないことの3つの理由により仮受金とすることは適切な経理処理とはいえない。

そこで、春秋会に販売した回数券に係る収入については収益に計上し、各民営バスとの清算額が確定した時点で、収益の取消の処理をすることが望ましい。

自動販売機の利用によるカード乗車券等の販売

カード自動販売機によりカード乗車券等の委託販売が行われている。

カード自動販売機は、委託先の業者が所有しており、各販売機内の在庫数管理等も委託先が行っている。委託先から毎月1回販売数及び在庫数の報告とともに入金を受け、収益の計上を行っている。

旅行者による京都観光一日・二日乗車券カードの販売

京都観光一日・二日乗車券カードは、市交通局の営業所や案内所において現金で販売するほか、業者が発行した旅行クーポン券と引き換えることにより、販売することがある。

市交通局は業者から報告を受けるクーポン券発行枚数をもとに収益の計上を行っているが、市交通局が乗車券カードと引き換えた旅行クーポン券の枚数と業者からの報告を受けた発行枚数との比較は行われていないので、少なくとも引換枚数が業者からの報告枚数を上回ることがない程度の確認は必要である。

トラフィカ京カードとスルッとKANSAI都カードの利用に係る経理処理

トラフィカ京カードとスルッとKANSAI都カードの販売代金については、高速鉄道事業において事務処理が行われ、これらのカードの利用によるバス事業の収益相当額は、高速鉄道事業からの利用実績をもとに、バス事業の会計において収益の計上が行われる。

これらのうち、スルッとKANSAI都カードの収益の計上は、実際の利用から1ヶ月遅れて行われており、3月利用分は翌年度の収益とされていた。

このことは、スルッとKANSAIカードの経理事務を行う民間会社(以下「清算センター」という)からの市交通局への利用実績報告が利用月から約1ヶ月遅れてなされることが理由である。

市交通局が把握している利用実績と、清算センターから報告される利用実績に不一致を生じることはないが、スルッとKANSAIの利用に係る市交通局が負担すべき経費については清算センターからの報告がなければ、正確な金額が判明しない。このことから、市交通局では、費用と収益を対応させるために、費用の額が確定していない段階での収益計上は行っていない。

費用収益対応の原則とは、会計期間に発生した費用のうち、当該会計期間の収益獲得に貢献した部分だけをその期間の費用とするものである。

したがって、費用が確定していないことをもって、確定している収益の計上をしないことは誤りである。

この点について、市交通局を通じてスルッとKANSAI協議会加盟の民間会社の経理処理の方法を確認してもらったところ、当該会社は利用月に対応させて収益の計上を行っているとのことであった。

以上が平成 16 年度の処理であるが、監査中において市交通局からは、平成 17 年度から利用月に対応させて収益の計上を行うよう改めるとの回答を得ている。

なお、他の運送収益の計上方法についても、収益を計上する時期が適正でないものが存在した。前年度に収益を計上しなければならないものは、次表のとおりである。

年度	調定日	摘 要	金 額
16	4 月 12 日	3 月分連絡収入	40 円
	4 月 20 日	3 月清算分発売手数料・振込手数料	38,235 円
17	4 月 20 日	3 月清算分発売手数料・振込手数料	34,680 円

イ 定期券の販売による一般運送収益

市交通局と協力会との間で、定期券販売業務委託契約書が取り交わされている。

発売代金の納金について、当該契約書第 8 条に、協力会は毎日の定期券の発売代金を市交通局の認める銀行にその日に納金保管し、これを精算確認の後、市交通局へ支払うものと記載されているが、市交通局の認める銀行について具体的に示されておらず、精算確認の内容と時期が明記されていない。

代金の納金方法や時期が不明瞭なまま契約を締結することは、契約規程第 40 条第 1 項に合致していないこととなる。企業であれば、1 日でも早い代金の回収に努めることが当然求められるものであり、このように代金回収の時期を定めないということは、市交通局の現在の財政状態を十分に認識しているとは言い難い。

実際には、発売代金の納金は、発売後概ね 7 日から 17 日後に市交通局に行われていた。

定期券の販売の業務委託において、発売代金が市交通局へ納金されるまでの間、委託先業者が代理保管することは適当でないので、発売代金はできるかぎり短期間で市交通局に受け入れできるような体制を早急に作るべきである。

カード乗車券等の販売形態、収益計上の時期及び指摘事項を一覧にすると、次表のとおりとなる。

カード乗車券等の販売形態、収益計上の時期及び指摘事項

	委託先	販売委託の形態		収益計上の時期	監査における指摘事項
		預託	買取		
カード乗車券・回数券	協力会		×	追加預託時	代金の納入遅延、収益の計上漏れ
カード乗車券	春秋会	×		買取時	代金納入の時期とその方法
回数券		×		民営バス清算時	収益の仮受金計上
定期券	協力会	-	-	販売時	代金納入の時期とその方法

ウ 営業所における一般運送収益

営業所における一般運送収益については、バスの運賃箱現金収入と、バス車内や営業所でのカード乗車券等販売収入がある。

運賃箱内の現金の収納方法については、現金が営業所内の保管用コンテナに自動的に投入され、同時に合計額が計算されるシステムとなっている。

バス車内でのカード乗車券等の販売収入は、専用の装置に残カードと販売代金を投入することにより、その合計額が計算される。

最終的に集約された実金額と営業所において把握されている金額を2営業所の8日間分について照合したところ、1日当たり9,400円から65,000円までの差異がみられた。

差額が生じる原因は、運賃箱に紙幣を投入されたり、硬貨投入時の勢いや投入角度によっては、投入金額が正確に記録されない場合があるためである。

このシステムのメリットは、営業所職員が運賃箱の現金を直接扱うことはなく、1日の入金状況の把握も容易に行うことができることであるが、収納された現金と照合するためにはこのシステムでは不十分であり、財務事務の手続きにおいて有効に活用させることはできない。

営業所において取り扱うカード乗車券等については、在庫数の把握は正確に行われていた。

エ 特別販売、臨時輸送による一般運送収益

特別販売及び臨時輸送は、担当者からの実績報告により収益の計上が行われており、適正な事務処理がなされていた。

<改善を要する事項>

- 1 カード乗車券等の販売に関する契約については、以下のとおり改められたい。
 - ア 契約者双方から意義がない限り契約を自動的に延長する取り扱いを改められたい。
 - イ 発売代金の納入時期を明記し、代金については契約書どおりの納入を徹底されたい。
 - ウ 委託販売の形態による契約に際しては、委託先から期末在庫数量の報告を受けて、適正な決算手続きを行うこととされたい。
 - エ 代金の支払が遅延する場合には、遅延損害金を請求されたい。
 - オ 特に多額な無償預託が生じる場合には、無償預託金額の100分の10以上に相当する金額の契約保証金を受け取られたい。

- 2 定期券販売の委託契約において、納金の時期を決定するに当たっては、発売代金が市交通局へ納金されるまでの間、委託先業者が代理保管することは適当でないので、発売代金はできるかぎり短時間で市交通局に受け入れできるような体制を早急に作るべきである。

- 3 運送収益の計上については、発生主義の原則に基づき、利用月に対応させて収益の計上をされたい。

- 4 旅行クーポン券によるカード乗車券への引換えについては、少なくとも引換枚数が業者からの報告枚数を上回ることがないことを検証されたい。

<監査意見>

春秋会に販売した回数券に係る収入の経理処理については、仮受金ではなく収益に計上し、各民営バスとの清算額が確定した時点で、収益の取消の処理をすることが望ましい。

5 負担金・補助金

(1) 一般会計負担金・補助金の概要

地方公共団体が住民の福祉の増進を目的として設置し経営する京都市のバス事業は、地方公営企業として位置付けられ、いわゆる「独立採算の原則」が適用される。しかしながら、地方公営企業は、一般に公共性が強いため、採算をとることが困難な業務であっても公共的な必要性から採算を無視しても実施しなければならない場合がある。これらの業務に係る経費については、企業の設置者である地方公共団体が、主として一般会計において負担すべきこととされており、その内容は地方公営企業法において下記のように規定されている。

地方公営企業法（抄）

（経費の負担の原則）

第 17 条の 2 次に掲げる地方公営企業の経費で政令で定めるものは、地方公共団体の一般会計又は他の特別会計において、出資、長期の貸付け、負担金の支出その他の方法により負担するものとする。

その性質上当該地方公営企業の経営に伴う収入をもって充てることが適当でない経費

当該地方公営企業の性質上能率的な経営を行なってもなおその経営に伴う収入のみをもって充てることが客観的に困難であると認められる経費

2 地方公営企業の特別会計においては、その経費は、前項の規定により地方公共団体の一般会計又は他の特別会計において負担するものを除き、当該地方公営企業の経営に伴う収入をもって充てなければならない。

また、上記の経費の負担以外に、地方公営企業法第 17 条の 3 において、災害の復旧その他特別の理由により必要がある場合には、一般会計から補助できるという例外的な措置を設けている。

これらの一般会計が負担することとされている経費についての算出の基本的な考え方として、総務省は「平成 16 年度の地方公営企業繰出金について」という自治財政局長通知を示しており、市交通局においてもこの総務省の通知の基準を参考にしながら独自に具体的な基準を定め、その基準をもとに一般会計負担金及び補助金の額を受け入れている。

公営企業の決算が黒字又は赤字であるとの評価は、一般に当期純利益または損失の金額で判断されるのであるが、一般会計からの任意の補助金の多寡がその評価に大きく影響を及ぼすことになる。よって、地方公営企業法に規定される経費負担の原則に基づいて、公費で負担すべき経費と経営に伴う収入で賄うべき経費とが適切に峻別されているかを判断することは非常に重要である。

(2) 実施した監査手続

平成 15・16 年度における国、京都府及び京都市一般会計からの負担金・補助金を収益的収入と資本的収入に区分し、一般会計からの負担金・補助金の算定の根拠が、前述(1)の地方公営企業法の規定に照らし適正かどうか、また、全ての負担金・補助金について決算書における表示が適正に行われているかについて検討を行った。

(3) 監査の結果

バス事業において、平成 15・16 年度において収益的収入として受け入れている補助金の明細は次表のとおりである。

収益的収入		(単位：円)	
受入科目	名称	平成15年度	平成16年度
(項)営業収益 (目)運送収益 (節)一般路線乗車負担金	職員乗車券等	657,810,120	382,029,692
	業務用乗車券	0	28,832,143
	特定割引減収額	1,186,000,000	1,087,000,000
	敬老乗車証	3,189,000,000	3,275,000,000
	精神障害者福祉乗車証	51,000,000	62,000,000
	小計	5,083,810,120	4,834,861,835
(項)営業外収益 (目)他会計補助金 (節)一般会計補助金	バス車両減価償却費等	675,923,000	939,545,004
	元軌道事業用地取得企業債利子	98,538,000	98,538,000
	基礎年金拠出金公的負担分	102,469,000	106,000,000
	共済追加費用	610,131,621	610,812,000
	生活支援路線補助	0	1,015,000,000
	小計	1,487,061,621	2,769,895,004
(目)国庫補助金 (節)国庫補助金	公共交通移動円滑化設備整備費補助金	0	26,686,000
	小計	0	26,686,000
(目)雑収益 (節)雑収益	公共交通移動円滑化設備整備費補助金	0	26,686,000
	循環型地域IT・創造就業費補助金	6,000,000	0
	観光施策補助	29,000,000	6,000,000
	小計	35,000,000	32,686,000
(項)特別利益 (目)その他特別利益 (節)元軌道事業その他	元軌道事業企業債利子償還金	1,175,000	587,500
	経営健全化に係る補助	448,868,379	0
	小計	450,043,379	587,500
収益的収入 合計		7,055,915,120	7,664,716,339

ア 一般路線乗車負担金

一般路線乗車負担金として営業収益に計上している負担金は、「京都市乗合自動車旅客運賃条例」及び「京都市乗合自動車及び高速鉄道無賃運送取扱規程」に基づいて、一定の対象者に料金を無料又は割引して乗車することにより減収となる運賃相当額を一般会計が負担するものである。いずれの負担金もそれぞれの対象となる人員に料金単価と利用率を乗じて適正に金額の積算が行われていた。

イ 一般会計補助金

バス車両減価償却費等

一般会計補助金として営業外収益に計上しているバス車両減価償却費等の補助金は、バスの減価償却費、バスの廃棄時の未償却残高相当額、バス購入に係る企業債の利子（以下「バス償却費等」という）及び京都駅北口広場に係る減価償却費と企業債の利子相当額を一般会計が補助するものである。

この補助金によりバスの購入代金は、他の政策に係る補助金で取得した部分を除き、購入から除却に至るまでの期間を通じて、全額が一般会計によって賄われていることになる。

市交通局では、環境や人に優しいCNGバス（天然ガス車）やノンステップバスなど、通常のバスよりも高額なバスの導入に積極的に努めてきた。前述の総務省の繰出金に関する通知によると、これらのバスの購入費のうち、通常のバス車両価格との差額部分は国と一般会計が負担することとされているが、通常のバス車両価格部分については、一般会計が負担する特段の理由は見当たらない。

バス償却費等に対する補助とは、現金の支出を伴わない経費に対して行われる補助であるが、実質的にはバスを購入するため起債した企業債の元本の償還金と利子に対して補助を受けるものである。平成15・16年度のバス償却費等の補助金額とバス購入のための企業債の償還等にかかるキャッシュ・フローは、次表のとおりであり、この2期間を合計すると、バス償却費等に係る補助金額が企業債の償還額や利子より多く、363百万円の現金の余剰を生じている。

バス償却費等に係るキャッシュ・フロー (単位：円)

内 訳		平成15年度	平成16年度
収 入	バスの減価償却費としての補助金	552,082,884	817,364,802
	バスの除却費としての補助金	44,676,412	48,256,081
	バス購入のための企業債利子の補助金	18,351,777	17,734,154
	現金の増加額	615,111,073	883,355,037
支 出	バス購入のための企業債利子	18,351,777	17,734,154
	バス購入のための企業債の償還額	469,891,498	629,414,723
	現金の減少額	488,243,275	647,148,877
	差引現金増加額	126,867,798	236,206,160

市交通局では、固定資産の減価償却の方法として定率法を採用しているため、減価償却費が毎年度均等額でなく、補助金の対象となるバス償却費等と企業債の返済額とは、年度間で金額に差異が生じることになる。しかし、取得から廃棄までの期間を通してそれぞれの総額は一致するので、このキャッシュ・フローにおいて現金が不足する年度も存在することになる。

これらのことから、バスの減価償却費に対する補助という名称が付けられて

はいるものの、これはバス事業運営費全体に対する補助であるといえる。

現在のバス事業において、運営費に対する補助は必要である。過去5期間をみてもバス事業の累積赤字額は次表のとおり95億72百万円になっており、この原因の一つが平成14年度まで続いた勧奨退職によるものであることは、財務分析でも述べたとおりである。

平成12年度以降の累積赤字額 (単位：千円)

	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度
当年度純利益	-4,099,678	-2,868,878	-4,660,055	1,193,627	862,598
累積赤字額	-4,099,678	-6,968,556	-11,628,611	-10,434,984	-9,572,386

注 当年度純利益の表示がマイナスの場合は、損失を表す。

退職手当の金額 (単位：千円)

	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度
退職手当	3,450,929	3,482,232	4,903,577	1,037,687	1,485,569
上記の内勤奨分	886,634	1,167,276	2,988,160	0	0

この勧奨退職は、将来における人件費の軽減を図るために「京都市交通事業経営健全化プログラム21」の一環として政策的に行われたものであるため、これによる資金不足は一般会計が負担金や貸付などで賄わなければ、市交通局は事業を運営していくことは不可能であった。

しかし、バス車両減価償却費等の補助として営業外収益として経理したことにより平成15・16年度の各決算書において多額の経常利益が表示され、単年度における経営状態が良好であるように表示されたことは、経理処理としての適正を欠くものであり、市交通局の経営状況についての市民の判断を誤らせるおそれがある。

今後、このような運営費に対する補助は、補助を行う本来の目的に見合った理由を明示し、その補助を行う総額と年数を決めて受け入れるべきである。そして、損益計算書上では、運営費に対する補助は、経常的な営業活動には含まれない補助金であるということを明示するために、特別利益の部に表示すべきである。

元軌道事業用地取得企業債利子

昭和53年9月30日の軌道事業廃止時の不良債権の解消措置として、「京都市交通事業再建計画」に基づき、軌道事業の用地を自動車運送事業へ有償で移管することとなった。

一般会計補助金として営業外収益に計上している元軌道事業用地取得企業債利子の補助金は、有償移管する財源に充てるために発行された企業債の利子を一般会計が補助するものである。

また、この元本の償還については、バス事業が負担してきており、平成 16 年度末の残高 2,986 百万円は、平成 18 年 3 月をもってすべて償還されることとなっている。

基礎年金拠出金公的負担分及び共済追加費用

一般会計補助金として営業外収益に計上している基礎年金拠出金公的負担分等の補助金は、地方公務員等共済組合法の規定に基づく基礎年金拠出金に係る負担に要する費用の公的負担分と地方公務員等共済組合法の長期給付等に関する施行法の規定に基づく追加費用相当額を一般会計が補助するものである。

これらは民営のバス事業者には存在しない費用の負担であり、総務省の通知においても一般会計において負担することとされている。

生活支援路線補助

一般会計補助金として営業外収益に計上している生活支援路線補助は、能率的な経営を行ってもなおその経営に伴う収入のみをもって充てることが客観的に困難であると認められる路線の経費を一般会計が補助するものである。京都市交通事業審議会の提言において、市バス系統のうち利用が少なく採算性は低い、市民生活に欠かすことのできない路線の経費を早急に財政支援することが求められたことを受けて、平成 16 年度から措置された生活支援路線補助金は、地方公営企業法第 17 条の 2 第 1 項第 2 号に基づき一般会計が負担するものとして取り扱われている。

下図のとおり、補助金額は、京阪神の民営のバス事業者並みのコストでもって運営しても赤字となる路線についての赤字相当額（B）となる。つまり、当該生活支援路線に係る赤字額（A）の全てが補助金の対象となるのではなく、市交通局は（C）の赤字額を削減する努力をしない限りその系統の赤字は解消しないこととなる。

生活支援路線補助の根拠となる赤字額の内訳

市交通局の系統における赤字額（A）	
京阪神民営コストで運営した場合の赤字額（B）	（C）

もともとバス事業では、黒字路線の収益で赤字路線の運行を維持する、いわゆる内部補助の仕組みが路線全体の経営に寄与してきた。しかし、規制緩和に伴い、新規参入する事業者が収益性の高い地域のみに進出し、市バスと比較して割安な運賃を設定することになると内部補助の維持が困難となることが想定される。その結果、赤字路線から撤退せざるを得なくなり、市バス路線の現状

のネットワークを維持することができず交通空白地帯を生むという重大な問題が懸念された。

このことが、生活支援路線補助を設けることとなった理由であるが、規制緩和後に市バス路線に新規参入した業者は2者であり、それらの路線と運行状況を見る限りでは、市交通局の営業に与える影響は少なく、依然として内部補助は機能していると考えられる。下記の部門別損益計算書をもとに、通常路線の利益で生活支援路線の損失の一部を補うという内部補助は現状でも機能しており、その計算書の経常利益を内部補助額と考えると9億8百万円となり、生活支援路線と観光路線の赤字額18億92百万円との差額は9億84百万円となる。つまり、平成16年度において、内部補助により充当できなかった赤字額が9億84百万円であったこととなる。これに対する生活支援路線補助額は、10億15百万円であり、赤字額9億84百万円を31百万円上回っていることになる。

平成16年度 部門別損益計算書(21ページから抜粋)

(単位：千円)

	一般路線		定期観光路線	合計
	通常路線	生活支援路線		
経常利益	907,522	-1,889,371	-1,980	-983,829

現状における生活支援路線補助の積算の方法は、個々の系統の赤字額を積み上げて計算されたものであり、内部補助の仕組みを考慮したものではない。このように、内部補助を考慮後の赤字額を上回る金額の補助を受ける必要があるのか検討する必要がある。そのためには、通常路線と生活支援路線の収支を明確に把握する必要があるため、21ページに記載したような通常路線と生活支援路線とを区分した部門別損益計算書を作成することが望まれる。

生活支援路線補助について、営業外収益として経理処理が行われているが、これによる収益が経常利益に反映し、企業の経営成績を正確に表示できなくなるため、今後は特別利益として経理処理されたい。

内部補助が機能しなくなった場合においても、生活支援路線については、単にその路線は民営事業者が運営しても赤字であるということだけを理由に補助を行うべきものではない。今後の社会情勢の変化や乗客の利用実態に合わせて、補助の対象となる路線の選定を見直す必要がある。

市交通局では、生活支援路線の収支を改善すべく、バスの赤字路線のうちの6路線で小型バスや乗合タクシーで代替運転する実証実験を平成17年7月から開始している。平成18年3月までが実証実験の期間であり、その効果が期待されることである。

ウ 国庫補助金、雑収益及び元軌道事業その他

公共交通移動円滑化設備整備費補助

公共交通移動円滑化設備整備費補助とは、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上の促進を図ることを目的として、公共交通移動円滑化設備整備事業に要する経費の一部を国と一般会計が補助するものであり、国庫補助金及び雑収益として営業外収益に計上し、また他会計補助金、国庫補助金及びその他資本剰余金として剰余金に計上している。市交通局は、ノンステップバスの導入と外国人観光客が利用しやすいバス交通の実現に向けた実証実験について補助金の交付を受けており、物件費に係る経費に対する補助金については収益的収入として、バスなどの固定資産の取得に対する補助金については資本的収入として経理処理が行われている。

国土交通省の資料によると、平成 16 年度に市交通局が国から補助を受けて購入したノンステップバスの車両数は 66 両で、これは補助を受けた全 75 の事業者の中では東急バス株式会社の 68 両に次いで多く、その金額 132 百万円は最高額であり、補助金の総額 12 億 81 百万円の 10.3%を占めている。

また、外国人観光客が利用しやすいバス交通の実現に向けた実証実験について受けた補助金額 40 百万円については、補助を受けた全 7 事業者の中では最高額であり、補助金総額 75 百万円の 53.4%を占めている。このことから、市交通局のノンステップバスの導入や外国人観光客が利用しやすいバス交通の実現に対する積極的な取組みをみることができる。

観光施策補助

観光施策補助は、京都の観光に関する冊子などの作成に係る経費の一部を一般会計が補助するものであり、雑収益として営業外利益に計上されている。

元軌道事業企業債償還金

元軌道事業企業債償還金は、バス事業が引き継いだ軌道事業廃止時の企業債の未償還残高の償還金と利子を一般会計が補助するものである。企業債利子に対する補助金については収益的収入として、企業債の償還額に対する補助金については資本的収入として経理処理が行われている。

市交通局において、平成 15・16 年度において資本的収入として受け入れている補助金の明細は次表のとおりである。

資本的収入

(単位：円)

受入科目	名 称	平成15年度	平成16年度
(項)剰余金 (目)資本剰余金 (節)他会計補助金	バス利用促進等総合対策事業補助金	2,360,000	2,764,600
	公共交通移動円滑化設備整備費補助金	144,535,000	132,000,000
	元軌道事業企業債元金償還金	0	25,000,000
	小 計	146,895,000	159,764,600
(節)国庫補助金	バス利用促進等総合対策事業補助金	2,360,000	2,764,600
	公共交通移動円滑化設備整備費補助金	144,535,000	132,000,000
	公共交通移動円滑化設備整備費補助金	0	13,314,000
	小 計	146,895,000	148,078,600
(節)府補助金	運輸事業振興助成補助金	9,750,000	10,033,000
	小 計	9,750,000	10,033,000
(節)その他資本剰余金	公共交通移動円滑化設備整備費補助金	0	13,314,000
	バスバース整備等に関する補助金	0	13,000,000
	二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金	26,700,000	28,350,000
	ディーゼル車排出ガス低減対策推進費補助金	6,011,250	6,468,000
	小 計	32,711,250	61,132,000
資本的収入 合計		336,251,250	379,008,200

エ 他会計補助金及び国庫補助金

他会計補助金及び国庫補助金として剰余金に計上しているバス利用促進等総合対策事業補助金とは、自動車の運行の安全の確保に関する事業、自動車事故による被害者の援護に関する事業等を助成することを目的として当該事業に係る経費の一部を国と一般会計が補助するものである。

市交通局は、バスロケーションシステムの導入事業に対して補助金の交付を受けており、資本的収入として経理処理が行われている。

オ 府補助金

府補助金として剰余金に計上している運輸事業振興助成補助金とは、公共輸送機関の輸送力の確保及び輸送コストの上昇等の抑制に資するため、運輸事業振興対策事業に要する経費の一部を京都府が補助するものである。市交通局は、バスの停留所上屋の整備事業に対して、補助金の交付を受けており、資本的収入として経理処理が行われている。

カ その他資本剰余金

その他資本剰余金として剰余金に計上している補助金は、次のとおりであり、資本的収入として経理処理が行われている。

バスバース整備等に関する補助金とは、市南部地域の公共交通基盤整備に寄与するため、新たなバス操車場の整備に係る経費の一部を一般会計が補助する

ものである。

二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金とは、地球温暖化対策事業の強化と速やかな普及を図ることを目的として、環境省が地球温暖化対策事業に必要な経費を補助するものである。

ディーゼル車排出ガス低減対策推進費補助金とは、地域におけるディーゼル車対策を促進し、もって人の健康の保護並びに生活環境の保全を図ることを目的として、環境省が大型ディーゼル自動車にディーゼル微粒子除去装置を装着するための経費を補助するものである。

<改善を要する事項>

1 バス車両減価償却費等補助のうちバス車両に係るものについては、実質的には運営費全体に対する補助である。このような運営費全体に対する補助は、補助を行う本来の目的に見合った理由を明示し、その補助を行う総額と年数を決めて受け入れるべきである。

2 バス車両減価償却費等補助及び生活支援路線補助の受入に係る経理処理については、損益計算書において営業外収益として経理されているため、これによる収益が経常利益に反映し、企業の経営成績を正確に表しているとは言い難い。

これらの補助金については、経常的な営業活動には含まないことを明示するため損益計算書上では特別利益の部に表示されたい。

<監査意見>

現状における生活支援路線補助の積算の方法は、個々の系統の赤字額を積み上げて計算されたものであり、内部補助の仕組みを考慮したものではない。監査人が作成した部門別損益計算書によると、生活支援路線補助額は、内部補助により充当できなかった赤字額を 31 百万円上回る金額となっている。この上回る金額までの補助を受ける必要があるのか検討する必要がある。

6 人件費

人件費とは、職員の労働力の提供に対するすべての対価、つまり従業員が労働するに当たって、企業として負担すべき費用の総称をいう。職員の毎月の給与・報酬や期末の賞与だけでなく、法令により賦課される社会保険の負担部分である法定福利費や、厚生事業の負担である福利厚生費、退職による退職手当や退職者年金の負担も人件費に含まれる。市交通局のバス事業における人件費の費目は給料、手当、報酬、法定福利費、厚生福利費、退職手当、退職者年金となっている。人件費という場合には職員の就労に伴う市交通局の負担がすべて含まれるが、給与という場合は基本給たる給料及び各種手当（賞与を含み、退職手当を除く）だけが該当する。

バス事業は運転士によるバスの運行がその事業の根幹をなしており、バス運転士や整備士など現業部門の人件費と、総務など管理部門の人件費が経費全体の大きな部分を占めるという労働集約的な事業である。

(1) 人件費の概要

ア 給与の考え方

職員の給与の種類及び基準については、地方公営企業法第38条第4項の規定により条例で定めることとされており、市交通局では、京都市公営企業に従事する企業職員の給与の種類及び基準に関する条例（以下「公営企業給与条例」という）に基づき、規程や要綱を定め、給与を支給している。

給与については地方公営企業法第38条においてその決定に関する基本的な考え方が規定されており、地方公営企業法及び同法施行に関する命令の実施についての依命通達第4において具体的な考え方が、自治省照会文書の回答によりその給料表の拠るべき基準が示されている。

地方公営企業法（抄）

第38条（給与）

- 2 企業職員の給与は、その職務に必要とされる技能、職務遂行の困難度等職務の内容と責任に応ずるものであり、かつ、職員の発揮した能率が十分に考慮されるものでなければならない。
- 3 企業職員の給与は、生計費、同一又は類似の職種の国及び地方公共団体の職員並びに民間事業の従事者の給与、当該地方公営企業の経営の状況その他の事情を考慮して定めなければならない。

地方公営企業法及び同法施行に関する命令の実施についての依命通達（抄）

第4 企業職員の身分取扱いに関する事項

三 給与

- 1 ……したがって、職務の内容と責任、職員の勤務成績と無関係に年功序列のみによって決定されるような給与は、法律の趣旨に反するものであること。
- 2 ……したがって、企業職員についてその職種に関係なく一律に国又は地方公共団体の行政事務に従事する職員の給与と同一の給与を定めたり、当該企業の経営の状況と全く無関係に給与を定めたりするようなことは、法律の趣旨に反するものであること。

公営交通事業協会事務局長あて、自治省公営企業課長回答（抄）

昭和38年12月27日自治丁企第52号（企業職員の給料表）

公営交通企業職員の給与については、……企業管理者において決定し得るものであり、……、長部局の一般行政職員の「職員の給与に関する条例」に定める給料表が直ちに適用されるものではないが、地方公営企業に従事する職員のうち事務職員については国家公務員行政職俸給表(一)に準ずることが望ましいと考えられ、……運転手、車掌、技工等の現業職員については、国の技能労務職員（行政職俸給表(二)の適用を受ける職員）の給料表にならい、行政職俸給表(二)に準じた給料表を用いることが適当であるとする。

上記の法令通達等の内容は、市交通局の給与の決定について、国、京都市及び民間企業の類似の職種の給与をもとに、経営の状況を考慮し行うこととされている。これは、国家公務員の俸給表に準ずることは妨げないが、安易に国や京都市と同一の給与を定めたり、経営状況を考慮せず給与を決めることは法律の趣旨に合致しないということである。

イ 運送収益と人件費の推移と割合

過去5期間をみると、勧奨退職による退職手当を含まない人件費の額は減少し続けている。

また、運送収益に占める人件費の割合をみると、平成12年度の94.2%から年度ごとに減少し続けており、平成16年度は67.0%となっている。

これは、市交通局の人件費の削減の取組みの成果を表すものであるといえる。

運送収益と人件費の推移

(単位：千円)

	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度
運送収益	19,894,128	19,049,962	18,507,466	18,405,514	17,836,562
人件費	18,743,015	17,020,113	15,631,338	12,927,044	11,951,909
人件費/運送収益	94.2%	89.3%	84.5%	70.2%	67.0%

注 人件費は、勧奨退職による退職手当を含まない金額である。

ウ 給与の比較

平成 17 年度の当初予算に計上された京都市の公営企業職員一人当たりの年間給与の比較は次のとおりである。市バス事業が最も高く、最も低い高速鉄道事業との差額は、48 万円である。

京都市の公営企業における一人当たりの年間給与費の比較

事業名	市バス	高速鉄道	水道	公共下水道
年間給与	811万円	763万円	767万円	806万円

平成17年10月京都市発行の「京都市人事行政の運営等の状況について」による

平成 16 年度における政令指定都市のバス運転士一人当たり年間給与の比較は次のとおりである。京都市バス運転士の平均年齢は他都市よりも 5 歳程度高いが、平均給与額は横浜市に次いで低い。

平成16年度 政令指定都市のバス運転士一人当たりの給与額の比較

都市名	京都市バス	大阪市	神戸市	名古屋市	横浜市
平均給与額	811万円	826万円	897万円	828万円	750万円
平均年齢	49.5歳	44.9歳	45.3歳	44.6歳	43.0歳

京都市交通局資料による

平成 16 年度における京都市近郊の民間バス会社運転士の一人当たり年間給与の比較は次のとおりである。京都市バスは平均年齢、平均給与とも民間バスに比べて高い水準にある。京都市バスの給与額は、民間で最も高いA社より 100 万円以上高い。民間バスのデータには通勤手当が含まれていない可能性があるが、それを考慮したとしても京都市バスの給与水準は高いと推定できる。

平成16年度 京都市と民間会社のバス運転士一人当たりの年間給与額の比較

会社名	京都市バス	A社	B社	C社
平均給与額	811万円	709万円	609万円	440万円
平均年齢	49.5歳	44.0歳	43.9歳	36.3歳

京都市交通局資料による

これらのことから、市交通局においては人件費の削減についての取組みが行われており、年度ごとにその成果が着実に表れてはいるものの、まだまだ改善する余地があるといえる。

(2) 職員の区分と勤務形態

ア 職員の区分

平成 17 年 3 月 31 日現在のバス事業の職員数は次表のとおりである。

区 分	職 員 数
管 理 職 員	68人
主任・係員等	136人
運 転 士	635人
技 工 員	29人
若年嘱託職員	147人
合 計	1,015人

市交通局の職員は、京都市人事委員会の競争試験を経て採用された者とバス運転士など市交通局に直接採用された者に区分される。

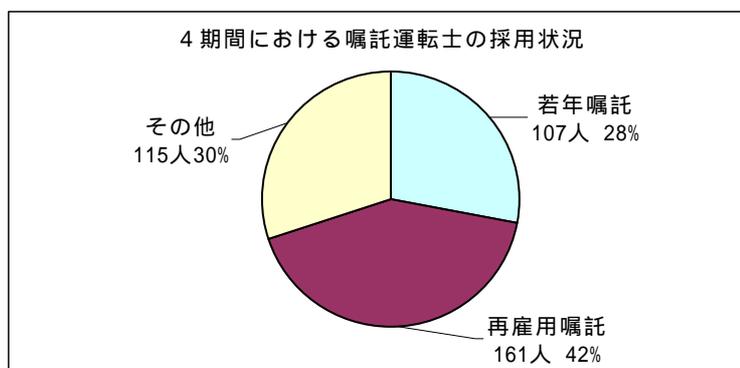
また、職員は係長及びこれに準ずる職以上の職にある指定職員（前表では、管理職員と記載している）とそれ以外の一般職員に区分される。

市交通局は、市交通局を定年退職した者などの実務経験者や特殊な専門知識を有する者、運転士などを契約期間 1 年以下の非常勤の嘱託職員として採用している。

非常勤の嘱託職員のうち、平成 12 年度以降、後述する給与表第 5 により給与が決定される運転士を若年嘱託という。

平成 17 年 3 月 31 日現在における、若年嘱託以外の非常勤嘱託職員は 148 名であり、そのうち 135 名が運転士である。

平成 13 年度から平成 16 年度まで 4 期間における嘱託の運転士の採用状況は、グラフのとおりであり、再雇用嘱託職員が全体の 42% を占めている。



イ 勤務形態

市交通局の職員の勤務形態は、「京都市交通局職員の勤務時間、休日、休暇等に関する規程」に定められている。勤務区分は A 勤務と C 勤務に分かれ、A 勤務は運転士、助役、整備士など 5 勤 1 休（5 日間連続して出勤し 1 日休日をとる）、4 勤 1 休を基本とする勤務で、C 勤務は、事務職員など原則として土曜日、日曜日、祝日及び年末年始を休日とする勤務である。

運転士は、原則として 5 勤 1 休の勤務形態となっており、1 営業所ごとに 6 組に分かれ、休日となっている 1 組を除いた 5 組のローテーションにより乗務を行っている。

(3) 人件費の内訳

人件費のうち、給料、手当の支給に関する事項は「京都市交通局職員給与規程」(以下「給与規程」という)により定められ、退職手当については「京都市交通局職員退職手当支給規程」(以下「退職手当規程」という)により定められている。

次表は、平成12年度と平成16年度の人件費の比較表である。これをみると、人件費のうち増加しているのは報酬(非常勤嘱託職員の給料、手当等相当額)だけである。これは、嘱託職員の採用の増加に伴うものである。

人件費の比較表

(単位：千円)

区 分	平成12年度	平成16年度	増 減 額
給 料	6,165,336	3,982,727	-2,182,609
手 当	6,688,995	3,508,374	-3,180,621
扶養手当	348,895	203,671	-145,224
調整手当	655,126	422,654	-232,472
超過勤務手当	1,643,013	797,517	-845,496
休日勤務手当	240,386	0	-240,386
夜間勤務手当	59,165	43,216	-15,949
管理職手当	58,783	31,732	-27,051
特殊勤務手当	469,673	74,319	-395,354
期末手当	2,944,304	1,753,435	-1,190,869
通勤手当	72,669	58,369	-14,300
住居手当	196,981	123,461	-73,520
計	12,854,331	7,491,101	-5,363,230
退職手当	2,564,295	1,485,569	-1,078,726
退職者年金	112,588	58,998	-53,590
法定福利費	2,304,680	1,580,237	-724,443
厚生福利費	102,968	46,311	-56,657
報 酬	804,153	1,289,693	485,540
計	5,888,684	4,460,808	-1,427,876
合 計	18,743,015	11,951,909	-6,791,106

注：平成12年度の退職手当から勸奨退職分886,634千円を除外した。

ア 給料

職員の給料については、給与規程に定める企業職給料表が適用される。ここでの給料とは手当を含まない民間でいうところの基本給のことである。給料表は第1表、第2表、第5表の3種類があり、第1表は、第2表及び第5表が適用される職員以外の職員に適用される。第2表は土木、建築、電気及び機械の技術業務に従事する職員に適用され、第5表は交通局採用職員のうち平成12年3月1日以後に採用された職員に適用される。

イ 期末手当

期末手当は、6月1日及び12月1日にそれぞれに在職する職員に対して、給料月額及び扶養手当の月額並びにこれらに対する調整手当の月額の合計額（以下「算定基礎額」という）に一定の割合を乗じた額を支給するものであり、民間でいうところの賞与に当たるものである。

ウ 期末手当を除く手当

期末手当を除く各種手当には、扶養手当、調整手当、超過勤務手当、休日勤務手当、夜間勤務手当、宿日直手当、管理職手当、特殊勤務手当、通勤手当、住居手当がある。

このうちの特殊勤務手当には、隔日勤務手当、中休仕業勤務手当、実務指導手当、年末年始手当、能率手当がある。

エ 報酬

非常勤嘱託職員の給料、手当、法定福利費などに相当する額は、報酬として支出されている。若年嘱託の給料相当額は、給料表第5に基づき決定され、その他の嘱託職員については、職種・技能・知識等に基づき決定されている。

オ 退職手当

退職手当は、退職の事由に応じ、職員の退職日における給料月額に勤続期間に応じた支給率を乗じた額を支給するものである。

次表は、平成12年度以降の一人当たりの退職手当の額の推移を表したものである。一人当たりの退職手当の額は、年度ごとに減少する傾向にある。

一人当たりの退職手当の額の推移 (単位：千円)

	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度
退職手当	23,743	23,622	23,359	21,177	21,847
勸奨退職分	28,601	29,182	29,011	0	0

(4) 実施した監査手続

- ア 給料、手当の支給が、給与規程及び退職手当規程どおり行われているかどうか、各種手当の申請に係る書類、タイムカード、賃金台帳等をもとにサンプル調査により検証した。
- イ 人件費について、規定の内容を精査するとともに担当者からヒアリングを行い、その基準が合理的に定められているか検証した。
- ウ 給料、手当の支給に係る税務処理等が適正に行われているか、賃金台帳等をもとにサンプル調査により確認した。

(5) 監査の結果

ア 嘱託職員の採用

平成 12 年度以降、運転士はすべて嘱託職員として採用されている。嘱託には、公募嘱託、再雇用嘱託及び若年嘱託がある。そのうち、将来における正規職員の運転士の補充として行われているのが、若年嘱託の採用である。

若年嘱託は、概ね 40 歳以下の者を対象に採用するもので、その雇用期間は 1 年間であるが、更新されることがあり、若年嘱託として 5 年間（見習い期間を除く）勤務の後、勤務成績が優秀な者については、選考試験を実施のうえ正規職員として採用されることがある。この制度により、正規職員として採用を行うに当たって、勤務評価を行うための期間が十分に確保できることになる。

そして、正規職員として採用後の給料は、給料表第 5 が適用されることになる。給料表第 5 は、運転士に適用されている給料表第 1 に比較して給料月額が低く定められていることから、生涯賃金を抑えることができるものである。平成 16 年度末において、若年嘱託から正規職員への採用はまだ実施されていなかったが、今後において給料表第 5 の適用職員の割合が増加することにより、人件費の抑制効果が表れるものと期待できる。

平成 17 年 3 月 31 日現在、運転士 782 人のうち、若年嘱託は 147 人でその割合は運転士全体の 18.8% である。

イ 給料表

企業職給料表第 1 表は京都市職員給与条例に定める別表 1 の 1（行政職給料表）と、企業職給料表第 2 表は同条例別表 1 の 6（土木・建築・電気・機械技術職給料表）と同一のものである。企業職給料表第 5 表は国家公務員の行政職俸給表（二）（機器の運転操作等に従事する職員に適用する）を参考に定められている。

しかし、今後、職員の給与は、国、京都市だけでなく民間企業の類似の職種の給与を参考にするとともに、経営の状況も考慮しながら検討すべきであるとする。

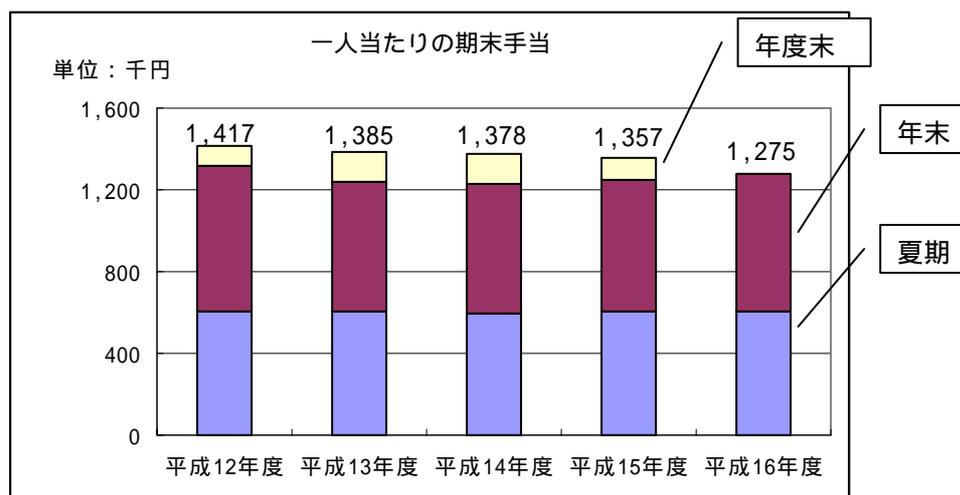
ウ 期末手当

期末手当の内容

期末手当は算定基礎額（給料月額、扶養手当の月額、調整手当の月額の合計額）に一定の割合を乗じて計算されるが、この一定の割合は支給要綱によって定められる。平成16年度においては、夏期支給分は2.1を乗じ、年末支給分は2.3を乗じている。この割合は、一般職員と指定職員は同じであるが、指定職員には、期末手当を期末手当A（期末手当相当分）と期末手当B（勤勉手当相当分）に区分して支給している。その内訳は、夏期支給分のAが1.2、Bが0.9、年末支給分のAが1.4、Bが0.9である。

下記は、平成12年度以降の一人当たりの期末手当の推移を表したグラフである。夏期、年末及び年度末の手当の金額は、それぞれの手当額を実際の支給人数で除して計算しており、合計額をグラフの頂点に表示している。

平成16年度においては年度末の期末手当は支給されておらず、期末手当の額は年度ごとに減少していることがわかる。



課長級職員について、期末手当Bは、京都市交通局目標管理制度実施要綱第10条に基づき、業績評価後の額を支給することとされている。

市交通局目標管理制度

目標管理制度とは、管理又は監督の地位にある職員で管理者が定めるもの（以下「管理監督職員」という）の管理能力及び指導力の向上並びに活性化を図ることを目的として、管理監督職員が自ら目標を設定し、その目標を達成する過程及び結果を業績として評価し、当該業績評価を期末手当に反映させるものである。支給方法については、管理監督職員の期末手当の勤勉手当相当分の一部を拠出金とし、それを業績評価に応じて分配するという仕組みが採られている。拠出金については、支給要綱では勤勉手当相当分の本来支給額の10%としているが、経過措置として平成15年度は3%、平成16年度については5%とすることとしている。

また、この制度の適用の範囲は、平成 15 年度は課長級職員のみであったが、平成 16 年度は課長級職員と係長級職員となっている。

平成 15 年度では、対象者 40 人のうち個人の拠出額に加算されて分配を受けた人数は 8 名で、拠出額はわずか 18,520 円であった。平成 16 年度においては、評価は行われたが分配は行われなかった。この制度は支給されるべき期末手当の一部を評価によって加算・減算するものであるため、業績に大きな差がみられなかったこと、分配額がわずかであったためその効果に疑問があること、目標の立て方や目標数により評価のばらつきがみられ、この制度の熟知度により評価の公平性が十分確保できない、などの理由により平成 16 年度は給与への反映を見合わせたとのことである。

確かに人事評価は評価自体が困難で、実施に抵抗が多く、その効果も十分でない場合がある。しかしながら、管理職員に目標意識とその達成意欲をもたらすことは、今後の交通局の運営に当たり重要である。

現行の評価方法は、B を標準とする S、A、B、C、D の 5 段階で行われているが、例えば () A B C の 3 段階として C を基準に加点する方法で、B が「高い」、A が「極めて高い」とすること、() 評価の担当者を少人数とすることにより客観性と公平性を保つこと、() 最終評価は相対評価として必ず当初に予定された拠出分配額を発生させることなどして改善を行い、実施を継続することにより、目標管理制度を効果的で実効性のあるものにされたい。

所得税の源泉徴収

期末手当の支給に係る源泉徴収については、所得税法の規定により徴収すべき賞与にかかる税率に、一般職員については 2 %、指定職員については 4 % を加算した率を用いて徴収されていた。これは、給与支給に係る事務処理の軽減を図るために行われているが、所得税法の規定から離れて事務処理の軽減を優先させることは適切とは言い難い。

今後、同様の処理を継続するのであれば、所得税ではなく預かり金として徴収することを検討されたい。

エ 扶養手当

扶養手当は職員と生計を一にし、主としてその職員の収入によって生計を維持している配偶者等の扶養親族のある職員に対して支給される。

扶養手当については、扶養手当親族認定・異動申請書、個人別所得税源泉徴収簿兼賃金台帳、給与所得者の扶養控除等申告書、給与所得者の配偶者特別控除申告書の内容から、扶養手当が適正に支給されているか検証した。その結果、扶養親族の認定と異動は適正に処理が行われていた。

扶養親族の認定や異動は、職員の新規採用時及び職員からの扶養親族の異動の届出

を受けたときに行われているが、認定後にそれら扶養親族の所得の定期的な調査は行われていない。扶養親族の所得について、一定の金額までは、所得税の扶養控除等申告書及び配偶者特別控除申告書、健康保険組合の扶養親族の異動届、税務署からの所得税の扶養是正通知（住民税の資料を基に税務署が扶養親族の正確な所得を事業主に調査を促し、所得税の是正を図るもの）などにより把握することが可能である。

例えば、給与収入を例にとると、扶養親族と認定されるための収入限度額は年間約148万円であり、毎年職員から提出される所得税関係の申告書及び扶養是正通知により配偶者で141万円以下、それ以外の親族で103万円以下の収入が判断できる。しかし、配偶者で141万円、それ以外の親族で103万円を超える収入がある場合は、職員からの申告がない限り収入を把握することができない。

税務署から扶養是正により所得税の追徴を受けた職員の数は平成15年度47人、平成16年度39人おり、所得税法上の扶養親族についての収入の申請も正確にできていない状況である。

扶養手当の適正な支給を行うために、市交通局で管理する資料により所得を判断することできない扶養親族については、毎年一定の時期に、源泉徴収票や受給している年金の種類と額が把握できる書類の提示を求めることにより所得の現況を調査すべきである。

オ 特殊勤務手当

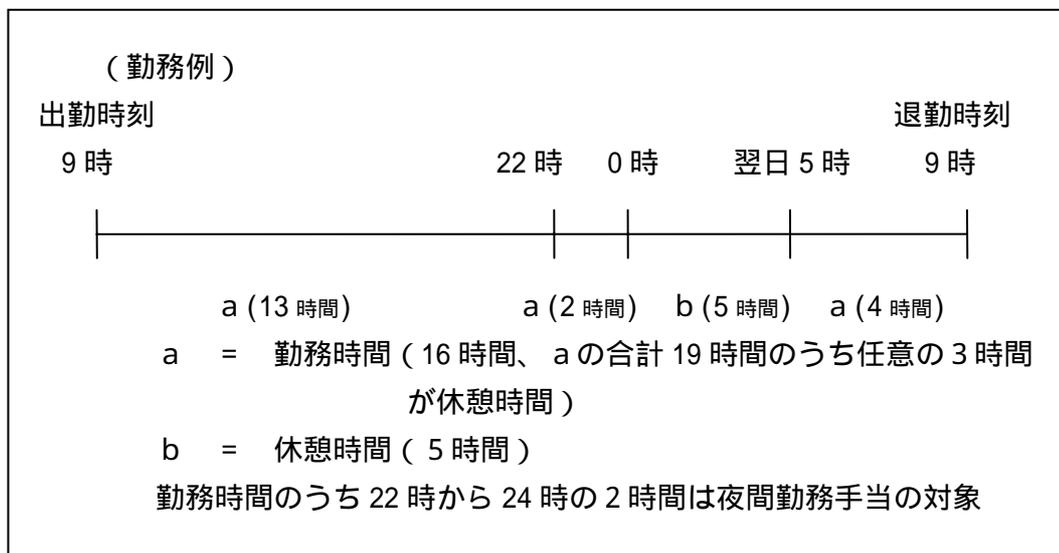
特殊勤務手当は公営企業給与条例第6条において、企業の実態に即し業務能率及び技能を高度に発揮させる必要があるもの、勤務時間の長いもの又は不規則なもの、著しく危険・不快又は不健康なもの、著しく職務内容が複雑又は高度なもの等の特殊な勤務で、給与上特別の考慮を必要とし、かつ、その特殊性を給料で考慮することが適当でないものに従事した職員に支給されると規定されている。特殊勤務手当に係る具体的な職務や手当の内容については、給与規程第22条に規定されている。

タイムカード、運転士の勤務状況の一覧表である乗務員採点簿と個人別所得税源泉徴収簿兼賃金台帳、例月計算結果内容検索帳票及び仕訳兼領収書（毎月の給与明細）を照合するとともに精査した結果、特殊勤務手当の支給については、適正に行われていた。

隔日勤務手当

隔日勤務手当とは、連続して2回の正規勤務に従事する場合に支給される手当である。正規の勤務が2日にわたり、出勤時刻から退勤時刻までが24時間に及ぶ職員に対しては、その勤務1回につき600円が支給され、正規の勤務として暦日1日における実労働時間が16時間に及ぶ職員に対しては、その勤務1回につき500円が支給される。隔日勤務手当の対象となる者は、営業所における主任や助役等である。

隔日勤務の勤務形態は6勤3休で、1営業所当たり毎日3人程度で泊まり勤務による管理を行っており、具体的には次のような勤務形態である。



これら職員は、年間を通してこの勤務に従事しているため、この勤務形態が常態化していることから、給与上特別に考慮する必要はないと考えられ、隔日勤務手当は廃止することを検討されたい。

隔日勤務手当を廃止することによる人件費の削減効果は、年間約650万円である。

中休作業勤務手当

中休作業勤務手当は、運転士が中休時間（暦日1日において午前中に割り振られた勤務の終了から午後に割り振られた勤務の開始までの時間が4時間以上のもの）を含む勤務を命じられた場合に支給され、支給額は中休時間10分につき45円である。

このような勤務形態となっている理由は、バスの運行が午前と午後のラッシュ時に多くなり、昼間は運行が減るといふ路線バスの特有の1日のサイクルがあるためである。これに運転士を配置するためには中休作業勤務が必要となる。1回当たりの手当は1,080円（1時間当たり270円）以上になる。中休時間中は、帰宅は許されるものの急な出勤に備える必要があるため、中休時間は、拘束されている時間といえる。拘束時間は通常の勤務の場合の7時間35分に4時間以上を加えた11時間35分以上となり、長時間の拘束であるにもかかわらず、これによる超過勤務手当は支給されない。中休時間においては、実際にバスの運転に従事していないものの自由度は低く、1時間当たり270円の支給はやむを得ないと思われる。

実務指導手当

実務指導手当は、見習期間中の運転士にマンツーマンで指導に当たる運転士に1指導期間につき2,000円を支給するものである。1指導期間は1ヶ月未満である。

年末年始手当は2月の給与支給日に支給され、その際の所得税は一律10%を源泉徴収しているが、所得税法上は、月々の給与に含んで源泉徴収額を算出すべきである。

カ 超過勤務手当

超過勤務手当は、正規の勤務時間を超えて又は勤務を要しない日に勤務した一般職員に対して、勤務1時間当たりの給与額（給料月額110%を162で割った額、以下同じ）に所定の割合を乗じたものである。

超過勤務手当についてはサンプルを抽出し、勤務月報、超過勤務実績報告書、乗務員採点簿、タイムカード等に表された勤務実績と個人別所得税源泉徴収簿兼賃金台帳、例月計算結果内容検索帳票及び仕訳兼領収書を照合した結果、支給は適正に行われていた。

キ 休日勤務手当

休日勤務手当は、年間休日数において、A勤務職員はC勤務職員に比べ10日間程度少なくなっていることから、この日数の差を調整するための手当であり、実際に休日に出勤をしたことをもって支給されるものではない。支給額は、1日について、1時間当たりの給与額の110%の8倍の金額である。

しかしながら、両勤務は勤務形態も職種も異なっているのであるから、休日数を等しくしなければならない合理的な理由はなく、廃止することを検討されたい。

なお、平成15年度から平成20年度までの6年間は、アクションプログラムの一環として支給されておらず、平成14年度の支給実績は約2億円である。

ク 夜間勤務手当

夜間勤務手当は、正規の勤務として午後10時から翌日午前5時までの間に勤務した者に、勤務1時間当たりの給与額の35%が支給されるものである。

勤務月報等と個人別所得税源泉徴収簿兼賃金台帳を照合した結果、支給は適正に行われていた。

夜間勤務手当は労働基準法の割増賃金の考え方に基づき規定されており、労働基準法第37条においてその率は25%以上であると規定されている。京都市職員給与条例第14条に規定する夜間勤務手当の支給率は35%であるが、国家公務員の一般職に適用される一般職の職員の給与に関する法律第18条に規定する夜勤手当の支給率は25%である。

現状の市交通局の経営状態を考慮すると、労働基準法上の割増率の下限である25%が相当であると考えられる。

夜間勤務手当の支給率を変更することによる人件費の削減効果は、年間約1,400万円である。

ケ 管理職手当

管理職手当は、指定職員に対して、給料月額額の10%が支給されるものである。ただし、職務の級や勤務の状況等に応じ、一定の基準により給料月額額の15%を超えない範囲内において加算することができることとされている。

管理職手当は、管理又は監督の地位にある職員に対し、その職務の困難性や責任の度合いなどについて、給料表で十分に措置されていない部分があることや超過勤務手当が支給されないことなどを考慮して支給されるものである。

なお、平成15年度から平成20年度までの6年間は、アクションプログラムの一環として、10%の月例部分が職制に応じて60%から100%の幅で減額されている。

平成16年度における平均支給率は、次表のとおりであり、月例分、加算分ともに給与規程の範囲内であった。

管理職手当の平均支給率

	月例分	加算分
課長級	3.0%	5.4%
課長補佐・ 係長級	4.0%	4.4%

コ 退職手当

退職手当については、退職手当計算書、退職所得の受給に関する申告書を照合した結果、計算について誤りはなく、適正に処理されていた。

京都市交通局職員退職手当取扱要綱第8条において、指定職員が公務外傷病又は自己都合により退職する場合の加給規定がある。これは、退職手当に加え、退職日の給料月額額の5%から20%を支給するものである。

近年はこの規定を適用した事例もなく、指定職員は、退職手当の算定の基礎となる給料において職務の級に応じた処遇がされているのであるから、このような加給の必要はないので、取扱いを廃止されたい。

<改善を要する事項>

- 1 年末年始手当のうち、12月28日を起点とする隔日勤務の後半勤務部分の支給については勤務の実態に即して半日分とすべきである。また、12月30日を起点とする隔日勤務の後半勤務部分についても同様に支給額を是正すべきである。
- 2 扶養手当の適正な支給を行うために、市交通局で管理する資料により所得を判断することできない扶養親族については、毎年一定の時期に、源泉徴収票や受給している年金の種類と額が把握できる書類の提示を求めることにより所得の現況を調査すべきである。
- 3 期末手当の支給に当たって、所得税法の規定により徴収すべき賞与に係る税率に、一般職員については2%、指定職員については4%を加算した率を用いて徴収されていた。また、年末年始手当は10%という一律の税率で源泉徴収が行われていた。源泉徴収に係る手続きについて、期末手当においては所得税法に規定する適正な税率を用いて計算し、年末年始手当においては給与に含めて適正な税率を用いて計算された。
- 4 指定職員が公務外傷病又は自己都合により退職する場合の加給について、指定職員は、退職手当の算定の基礎となる給料において、職務の級に応じた処遇がされているのであるから、このような加給の必要はないので、取扱いを廃止されたい。

<監査意見>

- 1 目標管理制度は、管理職員に目標意識とその達成意欲をもたらすことになり、市交通局の運営に当たり重要なものである。現在の取組状況では、その制度が十分機能していないため、今後、評価方法をより行いやすいものに改善し、継続して実施することにより、目標管理制度を効果的で実効性のあるものにされたい。
- 2 隔日勤務に従事している職員は、年間を通してこの勤務に従事しているため、この勤務形態が常態化していることから、給与上特別に考慮する必要はないと考えられ、隔日勤務手当は廃止することを検討されたい。
- 3 実務指導手当は、見習期間中の運転士にマンツーマンで指導に当たる運転士に支給するものであるが、上司が行う見習い中の職員に対する指導は通常の業務の範囲内である。この業務は、特に技能を高度に発揮させる必要があるものとはいえず、職務の内容が複雑又は高度なものにも当たらないことから、実務指導手当は廃止することを検討されたい。

- 4 休日勤務手当は、A勤務の職員の年間休日数がC勤務の職員より少ないことから、この差を調整するための手当であるが、両勤務は勤務形態も職種も異なっていることから、年間休日数を等しくしなければならない合理的な理由はなく、休日勤務手当は廃止することを検討されたい。

- 5 労働基準法第 37 条において、深夜労働における割増賃金の率は 25%以上であると規定されている。市交通局の夜間勤務手当の支給率は 35%であるが、現在の経営状態を考慮すると、労働基準法上の割増率の下限である 25%が相当であると考えられる。

7 契約

私人相互間の契約は、民法その他の私法を基礎として、契約自由の原則により締結されるわけであるが、地方公営企業である市交通局が契約を締結する場合、その本質が公益を目的とし、その執行は契約担当職員によって行われるものであるから、一定の制限や規律、形式を設けて担当職員の私曲や誤りを防止する必要がある。

この規律や形式を定めているのが、地方自治法、地方自治法施行令、京都市交通局契約規程等であり、市交通局における契約事務は、これらを根拠として行われることとなる。

地方公共団体が契約を締結する場合は、通常は長の権限で行うのであるが、地方公営企業の業務の執行に係る契約の締結は、地方公営企業法第9条第8号により、管理者が行うこととされている。

契約規程では、契約を締結する原則的な方法として、一般競争入札を規定しており、一般競争入札以外の方法で契約を締結する例外的な方法は、地方公営企業法施行令で規定する場合に限定される。

一般競争入札による契約とは、不特定多数の者に契約内容、参加資格、申請手続きなどを公告し、要件を満たした参加希望者に競争させることによってその落札者と締結する契約のことである。指名競争入札による契約とは、指名競争入札有資格者名簿に搭載された者のなかで競争を行い、その落札者と契約を締結する方法である。一般競争入札が契約のつど公告し、不特定多数のものに競争させるのに対して、指名競争入札は入札参加希望者の中から、資力、信用などの面から契約が遂行できると認められる者を予め名簿に搭載しておき、契約を締結する際に、その名簿搭載者に限定して競争させるという方法である。指名競争入札は、その契約の性質や目的が一般競争入札に適さないときや、応札者が少数でその必要がないとき又は一般競争入札に付することが不利と認められる場合に限り採用される。

随意契約は、任意に特定の者を選定し契約を締結する方法である。随意契約ができる場合は、地方公営企業法施行令第21条の14及び契約規程第28条に規定されており、緊急を要する場合や契約の性質目的が競争入札に適しないとき等8つの場合に限り、契約を締結することができる例外的な方法である。随意契約は、競争の方法によることなく、任意に特定の者を選んで契約を締結する方法であるが、特定の者でしか供給できない特殊な物品を調達するような場合に、見積合わせを行わず1者のみのお見積りにより契約する場合があります、これを特命随意契約という。

任意に特定の業者を選んで契約を締結する随意契約は、契約の目的に適した業者を選定でき、履行の確実性が確保できる利点がある一方で、依頼者に十分な知識がない場合に不利益を被る恐れがあり、競争を通じた経済性が担保されない。これらのことから、随意契約を行う場合は法令に照らしてより厳格に判断する必要がある。

(1) 物品の購入に係る契約

市交通局における契約の実績は、財務課においてシステム処理され、物品契約データ管理帳票として業務委託、物品購入、賃貸、修理に分類され、その帳票には以下の項目が記載されている。

種	目	・・広告、電気機械・器具、建物管理といった契約内容			
分	類	・・業務委託、物品購入、賃貸、修理などの契約形態			
契	約	区	分	・・一般競争入札、指名競争入札、随意契約(特命随意契約、 その他の随意契約)の別	
物	件	名	・・具体的な契約内容		
契	約	金	額	等	・・予定価格、契約金額、落札率
契	約	業	者	名	
要	求	課	・・その契約を要求した担当課		

ア 実施した監査手続

物品の購入に係る契約について、平成 16 年度物品契約データ検索帳票から契約金額が 1 件 300 万円（税抜金額）以上で契約が特命随意契約により行われているものを抽出し、決定書を確認することにより契約手続きが適正に行われているか検証した。

イ 監査の結果

特命随意契約によっているものの内容、契約決定理由は、次のとおりである。

a 外国人向け観光推奨バス「洛バス」関係

洛バスとは、市交通局が平成 16 年度に国土交通省が新設した観光推奨バス路線指定制度を活用して運行を開始した外国人向けの観光推奨バスの愛称であり、平成 17 年 1 月 19 日から 3 系統において運行を開始している。

当該事業遂行に係る契約のうち、特命随意契約となっているものは、バス車両ラッピング、観光案内図版作成、地下鉄駅におけるバスへの案内誘導サイン製作及び設置、京都市バス観光マップ（外国語版）及び広報用印刷物等製作、バス停留所の改良の 5 契約である。これらの契約に係る決定書には、業者指定の理由として「契約手続きが補助金交付決定後になることから、極めて時間的猶予がない状況下で事業を遂行しなければならないため、入札等では年度内に事業が完了しなくなるため、業者を指定し契約する」が共通して記されており、次に、それぞれの指定理由を記し、随意契約となった経緯が説明されている。

それぞれの指定理由は、次のとおりである。

不慣れな業者では作業効率の点から事業の完成が危ぶまれるため従来から携わっていた業者を指定するとされるもの

従来から設置しているものを改良するため、その設置業者と契約するとされるもの

従来のデータを活用し修正を加え、新しいデータを作成するためこれまでのデータを活用できる業者と契約するとされるもの

洛バス事業として一体感のあるものが求められるため、総括的に取扱うことができる業者と契約するとされるもの

これら5契約は全て、地方公営企業法施行令第21条の14第1項第2号(以下「2号」という)を根拠として随意契約により決定されている。2号は、性質又は目的が競争入札に適しない場合に随意契約できるとする規定である。これらの契約は特定の1者しか履行ができないものとして競争入札に適しないと判断されたものであるといえる。

特定の1者しか履行ができないものとは、特許権、著作権その他の排他的権利の使用を必要とするものや、特殊な技術に関する情報その他のものが有し得ない専門的な知識、技術等を必要とするもの等である。従って、この2号を適用する場合、同業他者に確認するなどして、他の者では履行し得ないことが客観的に明らかにされなければ、随意契約とすることはできないと考えるべきである。

バス車両ラッピングの契約に係る指定理由は、不慣れな業者では完成が危ぶまれるという理由で特命随意契約としているが、この業者しか履行し得ないという客観的な根拠は示されていない。

観光案内図版作成及び地下鉄駅におけるバスへの案内誘導サイン製作及び設置の契約に係る指定理由は、及びは、その業者と契約した実績があり、その業者から提供を受けたものを改良、又は活用するためにその業者と契約を結ぶという内容であるが、その業者が排他的な権利を有しているとは認められず、洛バスの運行が新規の事業であるということに着目するならば、既に提供されたものを活用する必要性に乏しい。これらの契約は、他者によっても十分に目的は達成できると考えられ、特定の業者しか履行できないという性質のものとはいえない。

京都市バス観光マップ(外国語版)及び広報用印刷物等製作及びバス停留所の改良の契約に係る指定理由は、洛バス事業の統一感を出すために、上記と同じ業者と契約するという内容であるが、他の業者であれば統一感が確保できないという根拠はない。他の業者との契約であっても、仕様書などで指示することにより統一感を確保することは十分可能であると考えられる。

従って、これらの契約に関する決定理由を2号に求めるのは不相当と認められる。

また、これらの契約に関して、極めて時間的猶予がないことを業者指定の基本理由としているが、このことについて、地方公営企業法施行令第21条の14第1項第5号(以下、「5号」という)の適用を検討した。5号は、緊急の必要により競争入札に付することができない場合に随意契約できるとする規定である。

この洛バス事業は、市交通局が国の補助金対象事業として補助金交付申請を行い、平成 16 年 10 月 13 日に路線指定を受け、同年 11 月 30 日に補助金交付決定を受けている。そして、平成 17 年 1 月 19 日に運行を開始している。補助金決定から事業の開始に至る経緯を考えれば、入札執行に必要な期間を確保することが困難であったと推測できる。

法令の規定等により履行期限が確定するもので、調達しようとする物品等の仕様、数量等が確定し契約依頼が可能となったときから履行期限までの間に、入札執行に必要な期間を確保することが不可能なものについては随意契約ができるとされているのであるため、これらの契約もこの規定により検討されるべきである。

b イベント情報チラシ「おふたいむ」及び市バス観光マップ「バスなび」の増刷

おふたいむは、毎月 1 回発行されており、市バス・地下鉄沿線のみどころや行事などをまとめて利用者に紹介する定期刊行のリーフレットである。これは、市バス車内、地下鉄駅などで配布されている。

おふたいむの作成に係る平成 16 年度の随意契約の決定理由は、「市バス・地下鉄の利用者から好評であり、高い評価を得ているため、定着しているタイトルや紙面の構成を変更することは、広報展開の面から不利である」というものであった。

バスなびは、バスターミナルや主要観光地を結ぶ、市バスの 30 の系統を抜粋した路線図と市バス・地下鉄の京都観光乗換早見表や嵐山、金閣寺などの 5 つの観光エリアマップを掲載し、各エリア間や京都駅、四条河原町方面へのアクセス方法、所要時間を案内した地図であり、特に観光客を対象に配布されている。

バスなびの増刷に係る平成 16 年度契約の決定理由は、利用客に高い評価を得て需要が高く、定着しており、この路線図のタイトルやデザインを含めた誌面の構成を変更することは、旅客誘致の面からも不利であるため、この観光マップの原版を保持している業者と契約するというものであった。

おふたいむは、平成 12 年度から、バスなびは平成 11 年度から同一業者と契約されている。

このイベント情報チラシ、観光マップが、利用者から好評を得ていることを理由に、継続して同一の者と契約することには一定の合理性が認められる。

しかし、当初の印刷物作成の契約以来、同一の者と契約し、長期間にわたって他の者と価格を比較検討する機会を設けていないということから、価格の適正性が十分に確保されているとは言い難い。他の者と比較して有利な価格で契約を締結しているか否かを証明するために、原則的な方法によって契約を締結し、価格の適正性を確保していく必要がある。

また、今後、このようなイラスト、デザインなど著作物を含んだ契約に関しては、業者を変更した場合にも、それらのイラストやデザイン等を市交通局が使用できる

ように契約する必要がある。

<改善を要する事項>

印刷物の作成に係る契約については、他の者と比較して有利な価格で契約を締結しているか否かを明らかにするために、入札や見積合せを行うことにより、価格の適正性を確保されたい。

また、今後、このようなイラスト、デザインなど著作物を含んだ契約に関しては、業者を変更した場合にも、それらのイラストやデザインなどを市交通局が使用できるように契約されたい。

(2) バスの購入に係る契約

市交通局の平成16年度末の在籍車両数は一般路線750両、定期観光路線5両で合計755両である。一般路線の車両数は平成12年度末から750両であり、その車両数に変動はない。平成16年度では、59両の車両が15億22百万円で購入されておりその金額は運送収益の額178億37百万円の約8%を占めることから、車両の購入手続きについて監査することは非常に重要である。

ア 実施した監査手続

車両の購入に係る契約手続きは、一括して財務課で取り扱っており、営業所における必要車両数ごとに入札が行われている。

必要車両契約決定書や入札執行用紙からその経緯を精査により確認し、契約手続きが適正に行われているか検討した。

イ 監査の結果

大型ノンステップバスの購入に係る契約方法については、平成15年度、平成16年度ともに一般競争入札により行われている。次表は、入札における第1回目と第2回目の入札額を記載した表である。全ての入札において第1回目の入札、第2回目の入札ともに入札価格が予定価格を上回ったため、入札は不調となり2回目の最低価格入札者(表中では網掛けで表示している)と価格交渉が行われ、最終的に随意契約により契約されている。

平成15年度 (単位：千円、税抜金額)

業者	西賀茂営業所分 11両		梅津営業所分 13両		九条営業所分 5両		烏丸営業所分 8両		洛西営業所分 6両	
	第1回	第2回	第1回	第2回	第1回	第2回	第1回	第2回	第1回	第2回
	A	24,280	23,390	23,200	23,165	23,150	23,110	23,390	辞退	23,390
B					23,980	23,130	23,105	22,997	23,105	22,997
C	23,490	23,250	23,490	辞退	23,490	辞退	23,490	辞退	22,990	22,940
D	24,000	23,300	23,300	辞退	23,300	辞退	23,300	辞退	23,300	辞退
契約金額	22,930		22,933		22,933		22,933		22,930	

平成16年度 (単位：千円、税抜金額)

業者	西賀茂営業所分 14両		梅津営業所分 15両		九条営業所分 6両		烏丸営業所分 11両		洛西営業所分 4両	
	第1回	第2回	第1回	第2回	第1回	第2回	第1回	第2回	第1回	第2回
	A	23,100	22,950	22,933	22,900	23,100	22,940	23,500	辞退	23,000
B	入札参加停止期間中									
C	23,000	22,930	23,000	22,910	23,000	22,899	23,100	22,900	23,100	辞退
D	市交通局仕様のバスを製造していないため不参加									
契約金額	22,680		22,680		22,680		22,680		22,680	

バス車両を販売している4者間での価格の競争であるが、入札を辞退したり、入札日が入札参加停止期間中、又は、市交通局の仕様に合致したバスを製造していないという理由により、4者の参加で競争が行われたのは平成15年度の九条、烏丸及び洛西営業所の第1回目の入札だけであった。

一般競争入札で始まりながら、結果的に全てが随意契約により契約が行われているのであるが、バスを販売する業者の数が限られていることから、市交通局において行われている契約方法もやむを得ないと考えられる。

平成16年度の価格交渉による契約金額は、平成15年度と比較して1両当たり25万円程度減少している。この結果、平成16年度は59両の購入であるから約15百万円の支出を削減できたことになる。このような競争原理が働きにくい契約の場合には、今後とも地道な価格交渉が望まれるところである。

市交通局では、大型ノンステップバスの他に中型バスとCNGノンステップバスの購入が行われており、その車両数と契約金額は下記のとおりである。中型バスとCNGバスは、それぞれの種類ごとに一括して入札が行われている。一見すると、平成15年度では4者が均等に、平成16年度はA者とC者で2分されて契約が行われているようにも見える。

バスの購入に係る車両数と契約金額

平成15年度 (単位：千円、税抜金額)

業者	大型バス		中型バス		CNGバス		合計	
	両	金額	両	金額	両	金額	両	金額
A	16	412,794	0	0	0	0	16	412,794
B	8	183,464	0	0	3	94,980	11	278,444
C	17	389,810	0	0	0	0	17	389,810
D	0	0	21	368,130	0	0	21	368,130

平成16年度 (単位：千円、税抜金額)

業者	大型		中型		CNG		合計	
	両	金額	両	金額	両	金額	両	金額
A	19	430,920	16	292,800	0	0	35	723,720
B	0	0	0	0	0	0	0	0
C	31	703,080	0	0	0	0	31	703,080
D	0	0	0	0	3	94,980	3	94,980

市交通局では、平成17年度から大型ノンステップバスの購入についても、営業所ごとの車両数で入札を行うのではなく全車両を一括して入札を行うため、1者と契約を行うこととなる。これにより、透明性がより高くなり、スケールメリットが契約金額に反映され、より効果的な入札となることが期待される。

(3) 軽油の購入に係る契約

軽油の購入に係る契約の方法は、その物品の性質上あらかじめ数量を確定できないことから、規格及び単価のみを決定し、金額はその給付の実績により確定させることを内容とする単価契約によっている。単価契約は毎年度、四半期ごとに一般競争入札により行われる。

ア 実施した監査手続

平成 15 年度、平成 16 年度について、実際の入札執行用紙、単価契約物件供給契約書から入札業者の入札額及び落札価格を精査した。

イ 監査の結果

平成 15 年度、平成 16 年度においては、市交通局は每期約 13,000 キロリットルの軽油を購入しており、平成 15 年度の購入金額は 8 億 25 百万円で平成 16 年度の購入金額は 9 億 22 百万円である。この 2 期間において、軽油価格が上昇したことにより、自動車燃料費が約 1 億円増加している。

次表は、平成 15 年度、平成 16 年度の四半期ごとにおける軽油 1 キロリットル当たりの予定価格、入札額及び落札額を一覧にした表である。アルファベットの A から P が業者名であり、表中の網掛けの金額が落札金額をあらわしている。

年度全体でみると、平成 15 年度に入札に参加した業者は 14 業者であり、落札した業者は 6 業者である。これに対し、平成 16 年度に入札に参加した業者は 9 業者であり、落札業者は 4 業者となっており、入札参加業者、落札業者ともに減少傾向にある。

軽油の契約は、納入場所によって「その 1」、「その 2」、「その 3」に 3 区分され、それぞれの区分ごとに入札が行われているのであるが、平成 15 年度、平成 16 年度を見る限り、同一業者が同一四半期において、複数の区分の軽油を落札するという事態がおこっていない。

また、この表から各業者の 3 区分の入札価格が一覧できるが、納入場所の違いが、必ずしも入札価格に反映しているわけではないということが伺える。

軽油 1 キロリットル当たりの予定価格、入札額及び落札額

平成 15 年度

(単位：円)

履行期間	4/1～6/30			7/1～9/30			10/1～12/31			1/1～3/31		
	第1四半期			第2四半期			第3四半期			第4四半期		
納入場所	その1	その2	その3	その1	その2	その3	その1	その2	その3	その1	その2	その3
予定価格	68,500	68,500	68,500	61,000	61,000	61,000	62,300	62,300	62,300	61,400	61,400	61,400
入札業者												
A	66,700	66,600	68,000	59,800	59,500	59,000	60,400	60,900	60,800	60,600	60,900	60,800
B	67,000	67,000	67,000	60,300	60,300	60,300	62,000	62,000	62,000	63,100	62,100	59,650
C	67,000	67,000	67,000	/	/	/	/	/	/	/	/	/
D	68,600	68,400	68,200	63,500	62,900	62,400	/	/	/	/	/	/
E	67,100	67,100	67,100	62,200	62,200	61,200	61,620	61,620	61,620	61,600	61,500	61,400
F	67,100	67,100	68,000	61,000	58,600	61,000	61,800	60,600	62,000	61,300	59,960	61,000
G	69,100	68,100	68,100	62,100	62,100	62,000	63,100	63,100	63,100	/	/	/
H	68,100	68,100	67,100	62,100	61,000	58,900	63,100	63,100	60,600	62,500	62,500	60,500
I	67,800	67,800	67,500	65,200	61,200	61,000	62,500	61,600	61,600	63,000	62,000	62,000
J	66,400	68,000	68,100	62,200	61,900	61,800	61,100	60,100	61,500	62,600	62,600	62,000
K	66,950	66,700	66,600	59,100	59,100	59,000	61,000	61,000	60,070	61,500	61,500	61,300
L	/	/	/	67,800	63,200	63,000	63,800	63,400	74,000	64,200	64,100	64,000
M	/	/	/	62,400	60,400	60,400	61,200	60,500	60,900	61,200	61,200	69,900
N	/	/	/	/	/	/	65,000	65,000	65,000	62,100	62,100	62,100

平成 16 年度

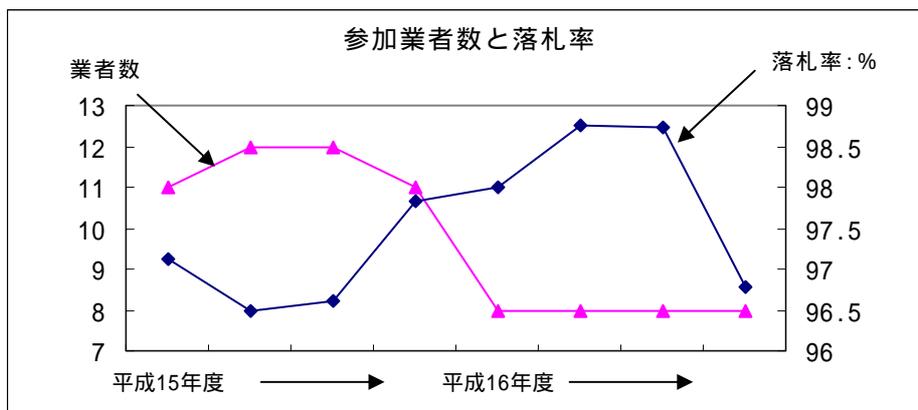
(単位：円)

履行期間	4/1～6/30			7/1～9/30			10/1～12/31			1/1～3/31		
	第1四半期			第2四半期			第3四半期			第4四半期		
納入場所	その1	その2	その3	その1	その2	その3	その1	その2	その3	その1	その2	その3
予定価格	64,000	64,000	64,000	68,500	68,500	68,500	73,000	73,000	73,000	72,000	72,000	72,000
入札業者												
A	63,300	62,500	63,300	68,100	68,100	68,100	72,900	72,900	72,900	71,400	69,700	71,000
B	65,000	64,800	62,450	68,500	68,000	66,850	74,000	74,000	71,650	71,600	71,600	68,350
F	63,200	62,600	64,500	68,200	68,000	68,500	73,500	71,700	72,900	71,700	69,940	71,700
N	63,800	63,600	63,500	/	/	/	/	/	/	/	/	/
M	64,900	63,900	62,900	68,500	68,500	67,000	74,100	74,100	71,950	71,600	71,600	69,000
H	66,400	65,000	63,200	68,900	68,900	68,500	74,000	74,000	72,600	73,500	72,000	71,500
O	66,000	65,000	64,900	68,600	68,200	67,500	73,800	73,300	72,000	71,000	71,700	70,000
K	65,500	65,000	64,500	68,600	68,500	68,500	73,300	73,300	73,300	73,100	72,600	72,400
P	/	/	/	68,700	68,700	68,700	74,500	74,000	74,000	72,000	72,000	72,000

注 平成16年度7月1日～9月30日における「その2」は、入札最低価格が2者同額であったため、抽選により契約者が決定されている。

- その1 西賀茂営業所及び烏丸営業所（錦林出張所を含む）
- その2 九条営業所、横大路営業所及び京都市廃油食油燃料化施設内
- その3 梅津営業所及び洛西営業所

次表は四半期ごとの入札参加業者数と平均落札率の推移を表したグラフである。



平成 15 年度においては、最大 12 の業者によって競争が行われていたが、平成 16 年度では、その数は 8 業者にまで減少している。

全体的にみると、参加業者数が多いほど落札率が低くなる傾向がある。落札率が最も大きい 98.76% (平成 16 年度の第 2 四半期) と最も小さい 96.50% (平成 15 年度の第 2 四半期) の差は、2.26% である。平成 16 年度の軽油の購入金額が 9 億 22 百万円であることから、落札率を 1 ポイント下げることにより約 900 万円の支出を削減することができる。

軽油の契約は一般競争入札により行われていることから、できる限り多数の業者に入札に参加させることにより、入札による経済性が発揮できるように努めるべきである。

(4) 業務委託契約

バス事業の平成16年度の委託料は37億46百万円であり、人件費と減価償却費を除いた営業費用の約53%を占めている。平成12年度の委託料は24億37百万円であり年度ごとに増加していることから、その契約手続きについて精査し、改善点を見出すことは非常に重要であるといえる。

ア 実施した監査手続

管理の受委託と協力会関連事業部に関連する契約を除いた委託契約のうち、契約金額が1件100万円以上を監査対象に選定し、その契約の方法について市交通局から提供を受けた資料を基に精査し、契約が法令や契約規程どおりに行われているか検証を行った。

イ 監査の結果

委託契約の金額と件数による分類は、下表のとおりである。契約に占める随意契約の割合をみると、金額で93.5%、件数で73.5%となっており、ほとんどが随意契約により契約されている。また、特定の者と契約を締結する特命随意契約の割合は、金額で92.1%、件数で69.4%であり、地方自治法上例外的とされる契約方法が、実務上は原則的な方法のように取り扱われていることとなっている。

指名競争入札により契約された業務の契約金額は、平均約300万円であり、特命随意契約により契約された業務の契約金額は、平均約16百万円であった。全体の金額の分布をみると、結果的に契約金額が少額であるものが指名競争入札の方法により契約されていたことになる。

委託契約の金額と件数による分類

(金額：千円 件数：件)

契約方法と相手先		金額	割合	随契割合	件数	割合	随契割合	
指名競争入札		38,355	6.5%		13	26.5%		
随意契約	見積合わせ	8,593	1.4%	1.4%	2	4.1%	4.1%	
	特命	外郭団体	49,602	8.4%	92.1%	4	8.2%	69.4%
		協力会	245,861	41.4%		8	16.3%	
		その他	251,394	42.3%		22	44.9%	
合計		593,805	100.0%	93.5%	49	100.0%	73.5%	

注1 上記の表には、管理の受委託分23億41百万円及び協力会関連事業部分7億68百万円を含まない。

注2 外郭団体は(財)京都市交通事業振興公社、京都地下鉄整備株、(財)洛西ニュータウン管理公社である。

指名競争入札

指名競争入札による契約について、入札執行用紙をもとに入札傾向を分析した。

次表は、落札率と入札した業者の契約金額の分布を表したものである。表の見方を示すと、例えば4番の浴槽管理・清掃業務の場合、落札した業者の入札価格が予定価格に占める割合を示す落札率は94.81%で、落札できなかった業者6者のうち5者の入札価格が予定価格を超えており、1者の入札価格が予定価格の範囲内であったことを表している。

この表を見る限りでは、予定価格の範囲内で業者間の競争が行われた場合の落札率は低いものとなっており、競争入札の効果が表れているといえる。

番号	契約内容	低		高		予 定 価 格
1	シャッター等保守業務		96.00%			
2	増築工事基本設計業務		94.28%			
3	アンケート調査業務		81.82%			
4	浴槽管理・清掃業務		94.81%			
5	操車場等清掃業務		94.02%			
6	乗降場清掃業務		72.43%			
7	操車場等清掃業務		83.89%			
8	旅客調査業務		62.92%			
9	庁舎清掃業務		79.23%			
10	操車場等清掃業務		61.00%			
11	操車場警備業務		54.00%			
12	環境測定業務	93.75%				
13	操車場等清掃業務	70.23%				

注1 は、落札できなかった業者の入札価格の分布をあらわす。

注2 落札率は、小数点以下第3位を四捨五入している。

次表は、上記の契約内容のなかから清掃業務7件を抜き出し、その落札業者と落札できなかった業者を一覧にしたものである。表では、業者名をAからQで表示している。

落札業者についてみると、特に偏りがあることは認められないが、業者Kは2回の入札に参加して2回とも落札しており、その落札率は72.43%、61.00%と7件のなかでは低い率となっている。Kが委託業務を誠実に遂行できる業者であることを前提として、Kのように入札金額を下げることにより仕事を確実に獲得しようとする業者（以下「獲得性向の高い業者」という）を入札に多数参加させることにより業者間に緊張を生じさせ、結果として激しい競争を促すことができる。

番号	落札業者	落札率	低				予 定 価 格	高						
								C	D	E	F	G		
4	A	94.81%				B								
5	E	94.02%				F	B	H	I	J				
6	K	72.43%				F	G	H	C	L				
7	F	83.89%				G	E	H	C	L				
9	M	79.23%			N	B	F	C	H					
10	K	61.00%			F	O	H	P	D	J				
13	F	70.23%	Q	P	H	M	E							

以上より、獲得性向の高い業者を入札に参加させることは、行政が期待する予定価格の範囲内での業者間の激しい競争を実現できる可能性があるものと考えられたため、このような入札価格の分布や入札業者の傾向の分析を行い、入札における競争性の向上を図ることを検討されたい。

京都市では、平成 19 年度から理財局財務部調度課で入札を執行しているすべての案件について電子入札の対象とすることが予定されており、平成 17 年 11 月から一部運用が開始されている。電子入札とは、調達情報の公開、入札、開札、結果公表など入札に係る一連の事務を、インターネットを介して発注者と入札者がやり取りを行うことができるシステムであり、その導入により下記のような効果があるとされている。

- ・ 発注者の入札関連事務の効率化、省力化
入札・契約事務の効率化・省力化を図ることができる。
- ・ 入札参加者の負担軽減
入札参加者にとっても、入札会場への移動コストや入札書のやり取りに要する時間などの負担が軽減される。
- ・ 競争性の向上
入札に必要な場所や時間などの物理的制限がなくなることから、入札参加業者数及び参加機会が増大し、入札の競争性が高まる。
また、入札参加者間の接触機会の減少により、談合等の不正行為の防止も期待できる。
- ・ 透明性の向上
調達情報、入札の執行結果等をインターネット上に公開することで、事業者は即時に各種入札情報を収集することができるため、透明性が高まる。

市交通局においても、平成 19 年度から電子入札システムを本格運用することが予定されており、契約業務の効率化や更なる透明性の向上が期待されることである。

随意契約

特定の者から見積書を徴する随意契約については、業務の特殊性や他者による委託業務の履行が可能かどうかの判断など、その運用に当たっては特に注意する必要がある。

京都市理財局財務部調度課は、特命随意契約の運用の指針となる京都市物品契約等に係る特命随意契約ガイドラインを策定し、平成 15 年 11 月 1 日から、特命随意契約のより一層厳格な運用を行うこととした。平成 17 年 4 月 1 日にこれを全部改正した京都市物品等の調達に係る随意契約ガイドライン(以下「契約ガイドライン」という)を策定し、更なる随意契約の適正化に努めているところである。

契約ガイドラインには、運用について留意すべき事項が詳細に記載しており、これを判断の基準とすることは、市交通局においても非常に有効であると考えられることから、市交通局の随意契約に係る契約決定書を確認し、契約方法について、京都市が作成した契約ガイドラインを適用し検証を行った。

(ア)見積合わせによる随意契約

見積合わせにより契約が締結されている契約は 2 件である。自転車撤去業務は、その業務自体に特殊性はなく随意契約によらなければならない理由は見当たらない。市バス・地下鉄友の会運営業務については、その目的をより効果的に達成するため価格以外の要素における競争により契約の相手方を選定する必要があり、地方自治法施行令第 167 条の 2 第 1 項第 2 号に規定する随意契約によることが適当と考えられるものの、随意契約によらなければならない理由の記載がなかった。

(イ)外郭団体との特命随意契約

委託契約の業務内容及び業者の指定理由は下記のとおりである。いずれの業務内容も契約ガイドラインに記載されている随意契約を行うことができる場合に該当するような特殊な技術等が要求されるものかどうか明らかでなく、他者による業務の履行の可能性についての検討が行われていないため、随意契約を行うことができないものと考えられる。

(財)洛西ニュータウン管理公社との契約は、自動更新契約に該当するものとして誤った契約事務が行われていたが、平成 15 年度に実施された定期監査において京都市監査委員の指摘を受け、平成 17 年度から適正な手続きが行われている。

委託業者	業務内容	指定理由(一部抜粋)
(財)京都市交通事業振興公社	電気設備保守管理	営業所開業以来委託し、業務に精通している
	機械設備保守管理	業務及び経費の軽減が図れる
京都地下鉄整備(株)	排水設備保守管理	経験豊富、正確迅速な処理が可能である
(財)洛西ニュータウン管理公社	構内清掃	契約決定書が存在しない

(ウ)協力会との特命随意契約

協力会との委託契約は、後述する関連事業部との委託契約7億68百万円とそれ以外の8件の委託契約2億46百万円に区分され、ここでは後者の8件の委託契約について検証を行った。

委託契約の業務内容及び業者の指定理由は下記のとおりであり、いずれも協力会が交通局職員の退職者で組織された団体であるため業務に精通していることや実績があることが指定理由として記載されていた。しかし、前記外郭団体に対する契約と同様で、業務の内容については、特殊な技術等が要求されるものではなく、他者による業務の履行の可能性についての検討が行われていないため、随意契約で契約を行うことができないものと考えられる。

業務内容	指定理由(一部抜粋)
市バス誘導	業務内容に精通し、実績がある
燃料補給	資格者を必要とし安全面の観点から有効である
構内管理	業務内容に精通し、実績がある
案内所案内	業務内容に精通し、実績がある
ソフト点検等	業務内容に精通し、実績がある
拾得物取扱	同一業者で行うことが効率的である
広告取付取外	防犯上の観点から信頼性が高い
守衛	信頼性の観点から有効である
	合計 245,862千円

(エ)その他の特命随意契約

下記の契約は、業務内容と契約に至った経過から、ガイドラインに適用した場合、下記の根拠により随意契約を行うことができるものと考えられる。

地方自治法施行令第167条の2第1項第2号に規定する性質又は目的が競争入札に適しないもの

業務内容	件数(件)	金額(千円)
電算システムの保守・改良	9	50,725

地方自治法施行令第167条の2第1項第8号に規定する競争入札に付し入札者若しくは落札者がいないときで、随意契約とする必要があるもの

業務内容	件数(件)	金額(千円)
凍結防止剤散布業務	2	5,247

しかし、次表の契約は、契約ガイドラインに記載されている随意契約を行うことができる場合に該当するような特殊な技術等が要求されるものではなく、他者による業務の履行の可能性についての検討が行われていないため、随意契約を行うことができないものと考えられる。

業務内容	指定理由（一部抜粋）
交通誘導	交通局施設を含め一体的に管理できる
清掃	同上
車両整備	当該業者製の車両を約83%保有している
料金精算	京都市の指定金融機関であり実績がある
構内管理	実績があり、高齢者福祉に寄与する
事業評価実施	業者から提案を受けた内容は趣旨を反映する
売上金運搬	安全性及びセキュリティーの観点から有効である
企画立案	発足当初からかかわる専門業者である
方策等検討	豊富な知見、最新の情報を有する
健康診断	従来からの検診データを保存する
	合計金額 191,263千円

上記のうち車両整備に係る契約については、その自動車点検整備仕様書に、外注契約の変更は契約期間満了前6ヶ月までに相手方に通知する旨が記されており、売上金運搬業務に係る契約については、契約書に自動更新の条項が定められていた。

仕様書や契約書に契約が自動的に継続することを期待させるような項目が存在することは不適切である。

上記(ア)から(エ)までの結果、監査人の判断として契約ガイドラインを適用した場合の分類を、下表にまとめて現状との対比を行った。

委託先の契約金額による分類

(金額：千円)

契約方法と相手先		市交通局の現状			契約ガイドラインを適用して判断した場合			
		金額	割合	随契割合	金額	割合	随契割合	
指名競争入札		38,355	6.5%		532,706	89.7%		
随意契約	見積合わせ	8,593	1.4%	1.4%	969	0.2%	0.2%	
	特命	外郭団体	49,602	8.4%	92.1%	0	0.0%	10.1%
		協力会	245,861	41.4%		0	0.0%	
		その他	251,394	42.3%		60,130	10.1%	
合計		593,805	100.0%	93.5%	593,805	100.0%	10.3%	

市交通局的契約手続きの現状は、契約ガイドラインを適用した場合とかけはなれた状態となっており、委託業務の特殊性や他者による業務の履行の可能性について十分に検討が行われているとはいえない。

契約事務の公正性及び透明性を確保し、事務の統一的な取扱いを図るため、市長部局の契約ガイドラインを参考にして、契約事務における市交通局的指針を早急に作成し、それに基づき適正な契約事務を行うことが必要である。

(5) 協力会関連事業部との委託契約

協力会は、「交通道德の普及及び京都市交通機関の乗客に対する便益の増進を図るとともに、京都市交通局職員で公務上の災害または永年勤続による退職者並びにその遺族の福利厚生を図ること」を目的として昭和36年に設立された社団法人であり、市交通局からの職員派遣を受けながら運営されている。協力会は、京都市公益法人等への職員の派遣等に関する規則第2条に定めている職員を派遣することができる法人に該当し、市交通局から職員を派遣できる団体である。

平成6年6月に京都市交通事業の経営健全化計画が発表され、これを受けて市交通局業務の外部委託が進展することとなるが、この受け皿となったのが協力会である。これにより、多くの業務が職員派遣と共に協力会に順次委託されることとなった。平成7年3月に交通事業の経営の健全化を図るため、協力会に関連事業部が創設された。これは、市交通局の特定部局を組織分離し、協力会に吸収させたものである。

市交通局的協力会関連事業部に係る委託金額は次表のとおりであり、平成14年度に委託金額も職員数も大きく増加している。

協力会関連事業部の委託料と職員数の推移 (単位：千円)

	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度
車両保存費	0	0	416,830	404,702	391,675
運 転 費	0	0	116,577	113,468	86,316
運輸管理費	438,994	363,469	311,606	227,151	257,551
一般管理費	86	1,493	1,998	31,222	33,106
合 計 額	439,080	364,962	847,011	776,543	768,648
派遣職員数	44人	38人	70人	62人	70人
嘱託職員数	38人	37人	64人	67人	59人
職員数 計	82人	75人	134人	129人	129人

注 委託料の数値は、全て市交通局作成の決算審査資料に基づく金額である。
職員数は各期末現在数である。

市交通局と関連事業部との間で締結した関連事業部業務委託契約における業務の内容は、下記のとおりである。委託契約は、下記の個別の業務ごとではなく、全ての業務を一括して、特命随意契約により行われている。

一括で契約されている委託業務の内容（高速鉄道事業の業務も含む）

公用車の運転、 営業所市バス操車管理業務、 営業所庶務処理業務、 定期観光バス案内業務、 広告取扱業務、 乗車券管理業務、 停留所施設維持管理業務、 放置自転車撤去業務、 専用レーン等啓発及び停留所美化啓発業務、 違法駐車等防止対策に関する業務、 販売促進業務、 定期観光バス案内研修業務、 高速鉄道保守部門庶務処理業務、 警戒案内業務

これらについて個別の業務内容をみたとところ、いずれも契約ガイドラインに記載されている随意契約を行うことができる場合に該当するような特殊な技術等が要求されるものかどうか明らかでない。業務を一括して契約することは、他者による業務の履行の可能性についての検討を行う機会が失われている。

放置自転車撤去業務については、見積合わせにより他者にも委託が行われている業務であるので、一括して特命随意契約による理由はないと考えられる。

前述の一括した契約とは別に、平成 14 年度から自動車整備工場業務委託が、協力会関連事業部と特命随意契約により締結されている。これと同種と考えられる整備業務が既に民間企業に委託されているにもかかわらず、契約決定書には他者の履行可能性についての検証が行われていない。また、契約書には、自動更新の条項が定められており契約に係る事務処理が不適切である。

協力会関連事業部への委託料は、市交通局から協力会関連事業部に派遣した職員（以下「派遣職員」という）及び協力会関連事業部の嘱託職員（以下「嘱託職員」という）に係る人件費に消費税相当額を加算した金額と関連事業部が行う事業の事務費の合計額として算定されている。つまり派遣職員と嘱託職員の人件費相当額が委託金額なのであるから、市交通局でこれらの業務を行っていることとなんら変わらないこととなる。

つまり、市交通局としては、人件費は実質的には減少していないにもかかわらず、決算書上の人件費の額は減少し、その同額分の委託料が増加する経理処理が行われている。

地方公共団体が、その行う業務を民間に委託するのは、民間のノウハウや人材、設備等を利用したほうが、より安価で優れたサービスが提供される場合である。しかし、契約の実態をみると、関連事業部に対して委託契約を締結するに当たり、これらのことが担保されているかの検証が十分に尽くされているとは言い難い。今後は、関連事業部に対する委託契約にかかる手続きは、地方自治法等の法令に基づき原則的な方法で行うべきである。委託業務については、包括的に契約するのではなく、個別の業務として契約し、市交通局で作成される契約事務の指針にしたがって契約の手続きを行うべきである。

<改善を要する事項>

- 1 契約書や仕様書において、契約が翌年度も自動的に更新されることを契約の相手方に期待させるような条項が見受けられた。契約書や仕様書を適正に作成されたい。
- 2 契約事務の公正性及び透明性を確保し、事務の統一的な取扱いを図るため、市長部局の京都市物品等の調達に係る随意契約ガイドラインを参考にして、市交通局における契約事務の指針を早急に作成し、それに基づき適正な契約事務を行われたい。
- 3 関連事業部に対する委託契約に係る手続きは、地方自治法等の法令に基づき原則的な方法で行うべきである。委託業務については、業務を一括して契約することには、他者による業務の履行の可能性についての検討を行う機会が失われることになるため、個別の業務として契約を行い、市交通局で作成される契約事務の指針にしたがって契約の手続きを行うべきである。

8 人件費及び委託料以外の営業費用

平成 16 年度の営業費用 206 億 25 百万円のうちに人件費及び委託料以外の営業費用 49 億 27 百万円が占める割合は約 24%である。平成 12 年度の人件費及び委託料以外の営業費用の金額は 52 億 36 百万円であり、この 5 期間において当該費用は 6 %程度減少している。

平成 16 年度の支払伝票を確認し、担当者から内容について聴取したところ、以下の科目のそれぞれの事項について検討する必要性が認められた。

(1) 報償費

市交通局では、京都市交通局職員の表彰に関する規程により、一定期間無事故であった運転士や営業所、乗客に対する接遇や勤務態度が優れている職員に対し表彰を行い、合わせて賞金や物品（以下「物品等」という）を支給している。表彰には大別して運転士と営業所を対象としたもの、全職員を対象としたもの及び京都交通労働組合との協定により営業所を対象としたものがあり、支給される物品等はいずれも報償費という勘定科目で経理処理されている。

平成 16 年度における報償費の決算額は 12,890,280 円であり、その内訳は下記のとおりである。

① 運転士と営業所を対象とした表彰 (単位：円)

名称	決算額	物品等
善行表彰	0	カード、額縁
総合優良運転者表彰 (A)	790,000	賞金
	251,200	胸章、金杯、夫婦茶碗等
無事故団体表彰 (B)	4,880,000	賞金
月間無事故表彰	0	賞金、感謝状
業績表彰 (C)	1,000	カード
無事故運転者表彰 (D)	1,824,000	カード
不正定期引揚報奨金 (E)	68,000	賞金
合計額	7,814,200	

注 物品等におけるカードは、トライフカ京カード、スロットKANSAI都カードである。
(以下、「カード」という)

② 全職員を対象とした表彰 (単位：円)

名称	決算額	物品等
全国公営交通労働組合 協議会報償 (F)	6,000	賞金
	16,200	ボールペン等
公営交通事業協議会表彰 (G)	135,000	ボールペン等
公営交通事業協会表彰 (H)	291,960	ネクタイピン
業績表彰 (I)	5,000	カード
善行表彰 (J)	5,000	カード
接遇優秀職員表彰 (K)	693,000	カード
合計額	1,152,160	
上記合計のうち1/2相当額	576,080	(高速鉄道事業との折半額である)

③ 営業所を対象とした表彰 (単位：円)

名称	決算額	物品等
カード発売報奨金 (L)	4,500,000	現金

ア 実施した監査手続

- ① 京都市交通局職員の表彰に関する規程及び局内表彰基準について、表彰を受けるための要件の達成が容易であり、安易に物品等の授与が行われていないか検証を行った。
- ② 賞金又はカードを授与した場合の、所得税の源泉徴収事務が適正に行われているか確認した。
- ③ 営業所に授与される賞金 (B) (L) の取扱いについて、出納簿と証憑綴りによりその用途を確認した。市交通局の5営業所の中で、職員数が最も多い九条営業所を監査対象とした。

イ 監査の結果

表彰基準は複数年にわたる無事故運転などであり、そのほとんどが容易に達成できないものであると認められた。しかし (K) の接遇優秀職員表彰は、感謝表明や親切な対応など接客態度が優秀であった場合に、その基準の1年達成者、2年連続達成者及び3年連続達成者に対し、それぞれ1,000円、3,000円、10,000円のカードが支給される表彰制度であるが、平成16年度の1年達成者は高速鉄道事業の職員も含めて350名であった。業績に対して表彰の制度を設けることは、職員のモラルある行動の動機付けとなり、それは業務の円滑な遂行に有効と考えられるが、表彰に合わせて常に物品等の支給を行う必要はない。表彰を受ける者が多いというこ

とは、表彰基準が容易に達成できるものであると考えられることから、表彰内容の見直しを検討すべきである。

職員が報償として支給を受ける物品等のうち、所得税法上給与として課税の対象となるものは、賞金、カードである。上記の（A）の賞金は、その全額が対象となった運転士の業務の視察研修会の費用として適正に支出されており、その記録も証憑も適正に保存されているため所得税の課税の対象とはならないと考えられる。

（E）の賞金はその年の給料の年末調整時に一年間の給料に合算して所得税の計算がされているが、本来は賞金を取得した月の給料として所得税の課税処理を行う必要がある。（F）の賞金と（C）（D）（I）（J）（K）のカードの支給については、所得税の課税処理が行われていなかった。

所得税法では、事業主から金銭以外の物や経済的利益を受けた場合であっても原則として所得税が課税されることとし、例外的に課税されない場合を所得税基本通達において限定列挙している。市交通局が行っている表彰に伴うカードの支給は、所得税が課税されない場合に該当しないため、下記の通達に規定するとおり、その販売価額を支給各月の給料に含めて所得税の課税の対象とする必要がある。

（商品、製品等の評価）

所得税法基本通達（抄）

36-39 使用者が役員又は使用人に対して支給する商品、製品等（有価証券及び食事を除く。）の物については、その支給時における次に掲げる価額により評価する。

(1) 当該物が使用者において通常他に販売するものである場合には、当該使用者の通常の販売価額

市交通局の各営業所では、（B）（L）の賞金として受け取る現金と厚生会からの職域助成金を合算して現金として管理しており、その現金は営業所において消耗品の購入などに充てられ、特定の個人のために消費されるものではなかった。九条営業所においては、その収入支出に係る出納帳、証憑類が適正に保存されていたが、平成16年度末日において未使用の現金1,785,775円が確認された。

平成16年度末日における各営業所の現金の残高は、次表のとおりである。

営業所の期末の現金残高

営業所名	繰越残高
西賀茂営業所	2,539,772円
烏丸営業所	1,368,398円
（錦林出張所）	932,659円
九条営業所	1,785,775円
梅津営業所	1,862,979円
合計額	8,489,583円

市交通局において、いったん報償費や福利厚生費として支出された現金が、各営業所においてその年度中に全額支出されず、一部が局内に蓄積されているのであるから、これら各営業所において蓄積された現金は市交通局の資産として認識する必要がある。

(2) 諸会費

平成 16 年度の諸会費の支出金額は、6,014,400 円である。そのうち、社団法人公営交通事業協会に対する支出は、年間で 2,352,000 円であり諸会費の金額の約 4 割を占めている。この協会の目的は、公営交通事業の経営及び財政問題について調査、研究を行い、それらに基づいて地方の要望としての意見を、国会、政府等に伝えるといった連絡調整的な役割を果たすことにある。この協会には、公営交通事業を営む 35 の都市が加入しており、市交通局の管理者は、平成 17 年度に監事に就任している。同協会の平成 16 年度の主な事業は、総務省からの委託を受け、「地方公共団体による L R T※の導入に関する調査研究」を行うことであり、市交通局もその作成のための資料を提出している。

諸会費については、一般的にその支出に対する給付が相応であるか明確に判断できない場合が多く、業務上の必要性が客観的に測りにくい費用であるが、市交通局逼迫した財政状態を鑑みると、支出している諸会費の全部を見直し、事業遂行に必要かどうかを改めて判断されたい。

※ L R Tとは、軽量軌道公共交通機関の略で、次世代型路面電車とも呼ばれ、人や環境にやさしく経済性にも優れているとされる公共交通システム

(3) 修繕費

平成 16 年度の修繕費の金額は、7 億 65 百万円であり営業費用に占める割合は約 4 %である。每期同額程度の修繕費が支出されており、過去 5 期間の平均支出額は、7 億 56 百万円である。

会計規程第 91 条では、固定資産の耐用年数を延長し、又は、その価値もしくは、能率を増加することとなる支出は改良費として資本的支出に計上し、現状を維持し、又は、原能力を回復するための支出は修繕費として収益的支出に計上することとされている。そして、会計事務取扱細則第 52 条では、車両等の主要部分の取替えの費用は、同種または新品を購入する場合の価額の 2 分の 1 に相当する金額以上である場合は改良費とし、2 分の 1 に満たない場合は修繕費とするとしている。

以上の規程に照らし、修繕費として経理処理されている項目について支出決定書よりその内容を確認したところ、次表に記載の項目については、改良費として処理をすることが望ましいと考えられた。

改良費としての経理処理が望ましい支出			(税抜金額)	
契約決定日	勘定科目	内 容	金 額	
①	10月15日	その他修繕費	システム改修作業	3,675,000円
②	12月20日	その他修繕費	バス停留所の改良	7,337,400円
③	12月20日	その他修繕費	バスラッピング	26,630,100円
④	2月16日	その他修繕費	システム対応作業	2,754,255円
⑤	3月7日	車両修繕費	プログラム変更	2,257,500円
⑥	3月11日	その他修繕費	ダイヤシステム改修	2,782,500円
合 計			45,436,755円	

その理由は、下記のとおりである。

②のバス停留所の改良については、バス停留所の機能が充実したのであれば改良費として処理すべきである。

①、④～⑥のプログラムの改修については、バス路線やダイヤの改正に伴うシステムの変更に係るものであり修繕費として経理処理がされている。しかし、修繕とは破損や磨耗等により本来の機能が損なわれたために、その原状回復のために支出する費用を意味しているのであり、その改修作業により、次のダイヤ改正までは継続して当該プログラムが利用されるのであれば、耐用年数も延長されることとなるので、改良費として経理処理することが妥当である。

③のバスのラッピングについては、18台にラッピングが施され、1台当たり平均費用は約130万円である。10万円以上であることから資産外備品にも該当せず、複数年度にわたって利用されることから、改良費として経理処理し減価償却を行い費用化することが望ましいと考えられる。

今後は、会計規程どおりの経理処理を行われたい。

(4) 減価償却費

平成16年度の減価償却費の金額は、約16億17百万円であり営業費用に占める割合が約8%である。

会計規程第102条によると、減価償却は、固定資産取得の翌年度から開始するものとするとしており、市交通局では、この規程に基づき減価償却費の計算が行われていた。

地方公営企業法施行規則第8条第4項によると、地方公営企業の有形固定資産で補助金等をもって取得したものについては、当該有形固定資産の取得に要した価格からその取得のために充てた補助金等を控除した金額を帳簿価格とみなして、各事業年度の計算を行うことができる（以下「みなし償却」という）とされている。市交通局では、従来からこのみなし償却の方法を採用し減価償却費を計算してきたが、平成16年度から車両については、みなし償却を行わないこととした。この理由は、

補助金等での取得部分について減価償却費を計上しないことから、資産の除却時の費用が過大となり、期間損益計算の適正を欠くこととなるためとのことであった。これにより減価償却費は約3億24百万円増加している。

地方公営企業会計においては、補助金等を資本剰余金として経理処理することとされている。そのため、補助金等により取得した車両について、その取得価格の全額を減価償却費又は固定資産除却費として経理処理をすると、補助金等で取得した金額分について損益計算のうえで欠損が生じ、累積の欠損金の実態以上に増大するなど、財務諸表が経営成績を正確に反映することができなくなることとなる。

企業会計の会計処理では、補助金等は損益勘定として経理処理が行われていること、そして、独立行政法人の会計処理では、減価償却にあわせて資本剰余金を減額する経理処理が行われていることをかんがみると、市交通局においては、車両の減価償却についてみなし償却の方法を採用し、車両の除却時に除却額と同額の資本剰余金を取り崩す経理処理を行い、適正な財政状況が表示できるよう検討する必要がある。

<改善を要する事項>

- 1 職員に表彰として支給する賞金及びカードは、その支給した月において給与として認識し、所得税を源泉徴収されたい。
- 2 報償費や福利厚生費として支出された現金のうち、年度末において各営業所において使用されずに残されている現金は市交通局の資産であるため、決算において現金として経理処理されたい。

<監査意見>

- 1 職員表彰について、表彰に合わせて常に物品等の支給を行う必要はない。表彰を受ける者が多いということは、表彰基準が容易に達成できるものであると考えられることから、表彰内容の見直しを検討するべきである。
- 2 諸会費は、一般的にその支出に対する給付が相応であるか明確に判断できない場合が多く、業務上の必要性が客観的に測りにくい費用であるが、現在の逼迫した財政状態を鑑み、支出している諸会費の全部を見直し、事業遂行に必要なかどうかを改めて判断されたい。

9 貯蔵物品等物品の管理

一般企業の貸借対照表においては、たな卸資産と貯蔵物品の勘定科目が設けられるが、地方公営企業の貸借対照表では、原則として貯蔵物品の勘定科目だけが設けられることとなっている。公営企業の営業活動は、商品や製品の販売は極めて少なく、大半がサービスの提供であるため、消耗物品などの資産を貯蔵物品勘定として経理処理している。

なお、貯蔵物品勘定を経由することなく直ちに費用勘定として経理処理される物品は、直購物品として取り扱われている。

市交通局においても、これらの考え方に従って経理処理が行われている。

(1) 実施した監査手続き

貯蔵物品として区分されているものの内容を確認し、期末における評価が適正に行われているか確認した。

直購物品について、管理の状況や期末における保有数量・金額を調査し、貯蔵物品として管理すべきものがないか検討を行った。

(2) 監査の結果

ア 貯蔵物品

会計規程第 50 条第 1 項第 1 号によると、貯蔵物品とは、材料、消耗品、工具、器具、備品等であって、貯蔵物品勘定で経理を行っている物品とされている。平成 16 年度末日における貯蔵物品は、5,298,493 円であり、その内容を確認したところ、次表に記載のとおり、バスの燃料である軽油とバイオディーゼル燃料（以下「軽油等」という）であった。貯蔵物品の期末における評価は、先入先出法により行われており、評価額は適正に計算されていた。

自動車運送事業用燃料		平成17年3月31日現在		
品名	台帳数量(ℓ)	単価(円)	金額(円)	
軽油	35,360	71.00	2,510,560	
軽油	14,268	69.70	994,480	
軽油	24,590	68.35	1,680,727	
バイオディーゼル	2,172	51.90	112,727	
合計	76,390	—	5,298,493	

平成 16 年度の貯蔵物品勘定には、バスの燃料となる軽油等が計上されているが、平成 12 年度までの貯蔵物品勘定には、営業所や倉庫において保管されていた被服や消耗品なども含まれていた。しかし、物品の払い出しなどの在庫管理業務が複雑になったことや一括発注するスケールメリットが生かされて

いないという理由により貯蔵物品の保管方法や種類について見直しが行われ、平成 13 年 4 月 1 日以降、貯蔵物品には自動車運送事業用燃料及び車内販売物品のみが該当することとなった。

イ 直購物品

会計規程第 50 条第 1 項第 2 号によると、直購物品とは貯蔵物品勘定を通さずに、直接購入使用する物品であるとされている。これは、購入後直ちに使用に供されるものであるが、日常業務に必要とされる程度の在庫を常時保有することは適当であると認められる。

① 郵券

郵券については、各課において郵送簿兼物品管理簿により受け払いの管理が行われている。郵券は総務課において一括で購入され、必要のつど各課へ払い出しが行われており、毎月末に郵送簿兼物品管理簿の残高と現物との照合が行われていた。

平成 17 年 3 月 31 日現在の総務課における郵券の合計残高は 356,928 円であり、日常業務に必要とされる程度の在庫と考えられる。

② 収入印紙

収入印紙については、その大半が車両検査に必要な自動車重量税の納付のために 2～3 ヶ月先の使用分を見越して購入されており、購入時に自動車重量税として経理処理されている。

収入印紙は、技術課において管理され、毎月末に印紙受払い簿の残高と現物との照合が行われていた。

平成 17 年 3 月 31 日現在の収入印紙の残高は 8,003,600 円で、自動車重量税の決算額が 33,867 千円であることから、2.8 ヶ月分を保有していることになる。

在庫金額が多額であり管理の適正化の観点から、できる限り在庫を少なくすることが望ましい。

③ 予備タイヤ

予備タイヤの管理について、九条営業所及び西賀茂営業所の実態を視察した。各営業所において月 1 回実地棚卸が行われており、その結果は技術課に報告されていた。平成 17 年 3 月 31 日現在の在庫については、次表のとおり営業所ごと、タイヤの種類ごとに分類が行われ数量が把握されているが、貯蔵物品としての相当額は管理されていない。タイヤの在庫金額を把握するた

め、再生タイヤの1本当たりの平均的な単価を3万円と仮定して総額を試算すると約58百万円となる。

タイヤの管理台帳において、単価も表示することにより期末残高を算出されたい。

各営業所における予備タイヤ本数 平成17年3月31日現在 (単位：本)

種類	洛西	烏丸	九条	横大路	梅津	西賀茂	合計
A	43	256	101	87	49	172	803
B	4			23	55	13	
C	71	0	0	0	147	0	218
D	16	0	0	0	74	0	90
E	51	0	11	25	44	18	149
F	56	14	18	71	0	30	189
G	20	67	77	56	110	36	366
H	0	10	0	14	0	0	24
I	0	0	0	71	0	0	71
J	0	0	0	0	25	0	25
合計	261	347	207	347	504	269	1,935

④ 被服費

被服については、購入時に仮払金勘定として計上し、職員に貸与するたびに被服費勘定に振り替える経理処理が行われている。被服は職員課において管理されており、被服の貸与は春と秋といった衣替えの直前だけでなく、一年を通じて頻繁に行われている。そのため、被服の受け払いは簡易な記録を残すにとどまり、受払簿は作成されていない。

平成17年3月31日現在の被服に係る仮払金の残高は、25,860,899円であり、過去5期間の被服費決算額の平均額33,632,904円を1年度の被服費の金額とすると、期末において約9ヶ月分の在庫を保有していることとなる。

被服費決算額 (単位：円)

平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	5期間平均
21,718,291	47,423,341	30,968,305	50,476,977	17,577,605	33,632,904

会計規程第11条第9項によると、被服台帳を備え、被服の受払の状況を明らかにしなければならないとされていることから、被服の受け払いが正確に把握できる管理台帳を設けるべきである。

⑤ カード乗車券

カード乗車券は、購入時に乗車券費として経理処理されている。

カード乗車券の数量の管理は、営業課において行われている。保管状況を確認したところ適正に保管されており、担当者により毎日、日計表と現物との照合が行われていた。

平成 17 年 3 月 31 日現在の在庫については、1,453,424 枚であった。これらは、日計表により枚数の把握が行われていたが、貯蔵物品としての相当額は表記されていなかった。カード乗車券の貯蔵物品相当額を把握するため、3 月 31 日に印刷業者に支払われた市バス専用一日乗車券カードの 1 枚当たりの印刷代金 26.2 円をカード乗車券の平均単価と仮定して試算すると約 38 百万円と計算された。

管理台帳において数量だけでなく貯蔵品単価も記載して、残高を把握できるような管理を行うべきである。

地方公営企業においては、消耗品や原材料などを貯蔵物品として経理することとされている。市交通局においては、貯蔵物品の範囲を自動車運送事業用燃料及び車内販売物品としているが、収入印紙、タイヤ及びカード乗車券については、未使用であるものが期末に在庫として残っており、その総額を把握することが可能である。期間損益計算を適正に行い、市交通局の正確な財産状態を表示する観点から、これらの物品については、期末において貯蔵物品として経理処理を行う必要がある。

被服費については、既に流動資産の仮払金として管理されているのであるが、本来仮払金とは精算を行うまでの暫定的に使用する科目であるので、今後は貯蔵物品として経理処理をされたい。

<改善を要する事項>

被服については、会計規程に規定する被服台帳を設け管理するようにされたい。そして、経理処理については、仮払金ではなく貯蔵品として区分されたい。

<監査意見>

収入印紙、タイヤ及びカード乗車券については、未使用であるものが期末に在庫として残っており、その金額を把握することが可能である。期間損益計算を適正に行い、市交通局の正確な財産状態を表示する観点から、これらの物品については、期末において流動資産として経理処理を行うことを検討されたい。

10 固定資産の管理

会計規程第 84 条は、固定資産の種類及び範囲について定義しており、当該規定によると、固定資産は、有形固定資産、無形固定資産、建設仮勘定、投資資産に分類される。

有形固定資産には土地、償却資産、取替資産が含まれ、その償却資産はさらに建物、車両、機械装置、工具、器具及び備品(耐用年数が 1 年以上であり、かつ、取得価額が 100,000 円以上のものとする)等に区分される。

無形固定資産は、電話加入権、借地権、地上権、電気供給施設利用権、ガス供給施設利用権その他これらに準じる権利であって、有償で取得したものとされている。

建設改良工事で、その工事が未完了のもの又は固定資産の取得に伴う付帯費用が確定していないものは、建設仮勘定で整理しなければならないこととされており、投資資産は、投資有価証券、長期貸付金、出資金その他これらに準じるものと定義されている。

また、会計規程には、固定資産とされない物品として資産外備品を規定しており、資産外備品は会計規程第 50 条において、工具、器具及び備品であって、耐用年数が 1 年以上であり、かつ、取得価格が 5,000 円以上 100,000 円未満のもの並びに取得価額が 100,000 円未満の図書絵画とされている。

固定資産は、会計規程第 94 条の規定により所属の課長及び事業所長（以下「課長等」という）が管理することとされている。課長等は、年度途中において固定資産の取得、喪失その他の異動が生じた場合は速やかに固定資産異動通知書を作成し、財務課長に提出することとされている（会計規程第 95 条）。また、課長等は、毎年 3 月末日において、その所管の固定資産に係る固定資産増減表及び固定資産現在高通知書を作成し、翌月 10 日までに財務課長に提出することとされている（会計規程第 98 条）。局全体の固定資産は、これらにより収集されたデータに基づき、資産管理システムにより財務課において一括して管理されている。

(1) 実施した監査手続

ア 財務課が管理している資産管理システムから出力された平成 16 年度の固定資産台帳により、建物、構築物、機械装置、車両、工具器具備品について、計上の方法、減価償却の方法、除却処理などが適正に行われているか精査した。

イ 固定資産台帳及び資産外備品台帳に計上されている備品等がどのように管理されているか、自動車部営業課、九条営業所、西賀茂営業所において管理方法のヒアリングを行い、それぞれが保管している固定資産台帳に記載のあるものから何点かを任意に抽出し、現物が確認できるか、管理は適切に行われている

かなどについて実地調査を行った。その際、資産外備品台帳に記入されているものについても同様に調査した。

ウ ソフトウェアについて、科目の区分の適正性について検討した。

(2) 監査の結果

ア 固定資産台帳

平成3年12月31日に15億6百万円で購入したバス総合運行システムは、1式の機械装置であるにもかかわらず、バス交通活性化対策費補助金98百万円によって取得した部分と、市交通局で調達した資金14億8百万円で取得した部分とが台帳において別々に管理されていた。この資産は平成17年3月31日に老朽化のために除却処分されているが、補助金部分98百万円については台帳上除却処理されず資産として計上したままとなっているため、平成16年度決算において固定資産除却費の計上が98百万円漏れていたこととなる。

当該固定資産除却費の計上もれについては、市交通局からは、平成17年度の決算において、特別損失として過年度損益修正損として98百万円の損失を計上するとの回答を得ている。

イ 備品等の現況調査

有形固定資産及び資産外備品について現況調査を行った。有形固定資産及び資産外備品は、会計事務取扱細則第41条及び第53条に基づき、現物に資産備品整理票（以下「整理シール」という）を毎年1回以上整理シールを貼付することにより管理が行われている。調査を行った自動車部営業課、九条営業所、西賀茂営業所においては、有形固定資産は赤色、資産外備品は黒色の整理シールを貼付することにより区分されていた。

以上の事項を踏まえ、サンプル調査により、現物の有無、整理シールの貼付状況等を確認した結果は、次表のとおりである。

①自動車部営業課サンプル調査の結果

備品等名称	区 分	数量	整理シールの貼付	備 考
ワープロ	有形固定資産	1		現物の所在が不明
ワープロ	資産外備品	3	有	過年度の整理シールが貼付
パソコン	有形固定資産	1	有	
携帯電話	〃	5	無	
テープ検査器	〃	1	無	
カードチェッカー	〃	1	有	過年度の整理シールが貼付
金庫	〃	1	有	過年度の整理シールが貼付

②九条営業所サンプル調査の結果

備品等名称	区 分	数量	整理シールの貼付	備 考
ワープロ	資産外備品	1	有	過年度の整理シールが貼付
ワープロ	〃	1	無	
弁当保温器	〃	2	無	
テレビ	〃	1	有	過年度の整理シールが貼付
湯沸器	〃	4	有	年度不明及び過年度の整理シールが貼付
エアコン	有形固定資産	1	有	過年度の整理シールが貼付
パソコン	〃	1	有	過年度の整理シールが貼付
事故画像データシステム	〃	1		現物の所在が不明

③西賀茂営業所サンプル調査の結果

備品等名称	区 分	数量	整理シールの貼付	結 果
空調機器	有形固定資産	1	有	
パソコン	〃	1	有	
事故画像システム	〃	1		現物の所在が不明
エアコン	資産外備品	2	有	過年度の整理シールが貼付
湯沸器	〃	2	有	
黒板	〃	1	有	過年度の整理シールが貼付

また、上表とは別に、自動車部営業課の固定資産台帳に西賀茂営業所が保管していると記載されている専用線簡易交換機の現物確認を行ったが、確認できなかった。

以上のとおり、会計事務取扱細則に規定されるとおりの事務処理が行われていないものが多く見受けられた。整理シールを確実に貼付することにより、適正な有形固定資産や資産外備品の管理に努められたい。

ただし、有形固定資産や資産外備品の保有数から考えると会計事務取扱細則の規定どおりに整理シールを毎年貼付することは、かなり膨大な事務量となることも認められる。固定資産台帳などの帳簿と現物の照合は、所管する資産の状況を明らかにするために行うものであり、整理シールの内容が正確であれば、毎年新しいものに貼り替える特段の必要がないと考えられる。

有形固定資産の整理シールには、自動車部営業課、九条営業所、西賀茂営業所がそれぞれにおいて把握する管理番号が付されており、これは財務課の資産管理システムにおいて使用している管理番号とは一致させていない。つまり、資産管理システムで市交通局全体の資産を一元管理しているにもかかわらず、そのシステムで個々の資産を特定することが困難な状況である。

ウ ソフトウェアの資産区分

企業会計においては、コンピュータ機器に組み込まれたソフトウェアを取得した場合の固定資産の科目の区分については、機器と合わせて機械装置又は工具器具備品とするが、ソフトウェア自体を単独で購入した場合にどの科目に区分するかについては、統一的なルールが存在しなかった。

しかし、平成 11 年 3 月 31 日付で公表された日本公認会計士協会会計制度委員会報告第 12 号「研究開発費及びソフトウェアの会計処理に関する実務指針」により、自社利用目的のソフトウェアについては、無形固定資産に計上し、減価償却によって費用化することとされた。これに追随して、税務面においても、平成 12 年 4 月 1 日からソフトウェアは無形固定資産として、定額法により減価償却費の計算を行わなければならないこととなった。

市交通局においては、ソフトウェアの科目の区分は、会計規程に規定されておらず、実務においては有形固定資産として機械装置勘定として区分し、定率法により減価償却費の計算が行われていた。

地方公営企業の会計処理においては、一般的に承認された会計の基準に従うことが望ましいと考えられることから、今後において取得するソフトウェアについては、無形固定資産として経理処理を行うことを検討する必要がある。

<改善を要する事項>

- 1 固定資産の管理について、一式の資産でありながら自己資金で取得した部分と補助金で取得した部分とに分割して管理されている資産が見受けられた。固定資産の転出、転入処理や除却処理を適正に行うために、一式の資産として管理されたい。
- 2 京都市交通局会計事務取扱細則に基づき、年度末に固定資産及び資産外備品の現物確認を徹底し、現物確認ができないものについては、調査のうえ、会計規程に従い亡失等の処理を行うべきである。
また、現在使用されていない固定資産及び資産外備品で、今後の使用も見込めないものについても、用途廃止など適正な手続きをされたい。
- 3 有形固定資産や資産外備品の管理については、財務課が資産管理システムにおいて使用している管理番号を各課、各営業所において使用することにより、一元的な管理を図られたい。
- 4 資産備品整理票を確実に貼付することにより、適正な有形固定資産や資産外備品の管理に努められたい。

<監査意見>

地方公営企業は、会計処理において一般的に承認された会計の基準に従うことが望ましいことから、市交通局においても、今後においてソフトウェアを単独で取得した場合には、無形固定資産として経理処理を行うことを検討されたい。

11 退職給付引当金

将来発生する費用については、その費用の発生原因が当期以前の事象に起因し、その金額を合理的に見積ることが可能な場合において、将来の支出に備えることを目的として、引当金を設定することができる。引当金の設定目的は、適正な期間損益計算を行うことであり、引当金を当期の費用として計上することは、健全な会計処理とされている。

企業会計においては、将来の退職金の支払いに備えて、その見積額を退職給与引当金として計上しなければならないこととなっている。しかし、地方公営企業法では、引当金の計上は任意とされており、会計規程においても引当金については規定されていない。

退職金が支払われる原因は、退職以前の期間において職員が労働を提供したという事象に求めることができる。退職金は確実に支払われるものであり、その金額は職員の勤続年数、退職時の給与などから合理的に見積ることができるため、当期の負担に属する金額は退職給付引当金として計上されなければならない。

(1) 監査の結果

市交通局の平成 16 年度の退職手当支払額は 14 億 86 百万円であり、支払額が費用に計上されており、退職給付引当金は計上されていない。

しかし、地方公営企業法施行令第 11 条第 3 項によると、減価償却費以外で支払を伴わない費用については、費用の発生の原因である事実の生じた日の属する年度の費用とすることとされており、適正な期間損益計算のためにも、每期において退職給付引当金の計上を行うべきである。東京都や徳島市の交通局では退職給付引当金の計上が既に行われている。

平成 17 年 3 月 31 日現在において、すべての職員が自己都合により退職したと仮定した場合の退職手当の要支給額は約 140 億円と試算された。この金額が、退職給付引当金相当額であり、市交通局にとって隠れた負債といえるものである。

経理処理としては、每期退職手当の要支給額の増加額を退職給付引当金繰入額として計上することとし、過年度の引当分約 140 億円については過年度退職給付引当金繰入額（又は前期損益修正損）として特別損失に計上し、併せて貸借対照表の負債の部にも退職給付引当金を計上することとなる。

公営企業の適正な財務内容を表示するという点からも、職員の勤務期間に応じた退職給付引当金を計上することを検討されたい。

12 系統別損益

(1) 系統別収支の算出手法及び実施した監査手続

市交通局では系統ごとの収支額を確認するためバス系統別収支を以下の方法により算出している。

ア 営業収益は運送収益のうち定期観光を除いた金額を旅客数で按分した金額と、運送雑収益のうち定期観光付帯収益と土地物件賃貸料を除いた金額を延車両数で按分した金額の合計額

イ 各系統の営業費用は、以下のとおり算出

人件費…各系統の延組数（必要人数）及び延車両数に応じて按分

燃料費・保険料・修繕費・減価償却費…延走行キロ数に応じて按分

それ以外の費用…延車両数に応じて按分

平成 16 年度の各系統の営業収支と、京都市交通事業白書（事業概要）の資料等を参照し、別紙「平成 16 年度バス系統別収支・運輸成績一覧表」（以下「一覧表」という）を作成のうえ検討を行った。

(2) 監査の結果

一覧表から次のことがいえる。

ア 市交通局によるバス系統別収支の算出方法は、按分によっていることなどから必ずしも系統別の正確な数値を表しているとはいえないが、一応の合理性が認められる。

イ 一覧表を全体的にみれば、1 日平均旅客数の多い系統は平日運行回数も多く設定されており、効率的な運用がされているようにも思われるが、18 号系統のように年間 2 億円に近い金額の赤字となっている系統がある。赤字額が多額である系統については、黒字への転換は直ちには困難としても、赤字の縮小を図る必要がある。

18 号系統はみづ交通局前から久我石原町まで運行しており、1 日平均旅客数は 2,541 人である。旅客数が同程度の系統としては 33 号系統及び 73 号系統があり、73 号系統は 4,120 万円の黒字となっている。一覧表からこの部分を抽出すると次のとおりである。

系統番号	営業収益 (千円)	営業費用 (千円)	差引 (千円)	キロ程 (k m)	平日運行回数 (回)	年間延組数	年間延車両数 (両)	1日平均旅客数 (人)	1日平均旅客数 平日運行回数
18	150,157	335,650	△ 185,493	9.55	66	5,633	4,008	2,541	38.50
33	165,337	165,827	△ 490	12.7	34	4,105	2,746	2,601	76.50
73	176,652	135,452	41,200	12.4	33	3,035	2,065	2,691	81.55

3つの系統で顕著な違いとしては、運行回数が18号系統は73号系統の倍となっており、その分営業費用に2億円の差が生じている。旅客数がほぼ同じであるにもかかわらず、73号系統の運行回数が半分なのは、73号系統の走行路線の一部には民営バスも競合していることが理由の一つとして考えられる。

旅客数が同程度であるという観点から、1号系統、17号系統、28号系統を比較してみると、以下のとおりである。

系統番号	営業収益 (千円)	営業費用 (千円)	差引 (千円)	キロ程 (km)	平日運行回数 (回)	年間延組数	年間延車両数 (両)	1日平均旅客数 (人)	$\frac{1日平均旅客数}{平日運行回数}$
1	224,502	290,122	△ 65,620	8.2	63	4,286	2,892	4,034	64.03
17	235,379	241,139	△ 5,760	7.4	53.5	3,505	2,501	3,988	74.54
28	228,168	208,991	19,177	12.4	43	4,495	3,244	4,021	93.51

これらの系統は、1日平均旅客数及び営業収益が同程度ではあるが、営業収支の差引額が大きく異なっている。その差が生じている原因は営業費用にあり、営業費用の額は運行回数の増加と比例している。運行回数については、3系統のうち黒字となっている28号系統については43回で、赤字額の最も大きい1号系統は63回となっており、28号系統よりも20回多い。

運行回数は、必ずしも旅客数に応じて設定されている訳ではなく、このことは、1日平均旅客数を平日運行回数で除した数値（1運行当たりの旅客数）に表れている。28号系統が、93.51人であるのに対し、1号系統は64.03人であり、1回の運行で30人程度輸送人数に差が生じている。

旅客数は運行回数を設定する上での重要な要因といえる。各系統に走行地域の違いがあるので、すべての路線において同一の基準を用いて運行回数を設定する必要はないと考えられるが、運行回数の決定の際には、経済性や合理性の観点から検討することは重要である。

そこで、今後はこのような表を用いて運行方法の総合的な点検を効果的に行うようにされたい。

併せて、各系統についてその営業収支や1日平均旅客数等の情報を京都市交通事業白書（事業概要）や交通局ホームページ等を利用して市民に開示されたい。その際、1日平均旅客数がほとんど同じである系統を比較して、収支額に差が生じている理由や、現状の運行体制を維持しなければならない理由を明らかにして、市民に理解を求めていく必要がある。

(3) 損益が赤字である路線についての考え方

公営交通事業の使命は、市内全域において、市バス・地下鉄事業の一体的なネットワークにより、安全・快適な交通サービスを提供し、交通移動手段の利便性の向上を図り、市民の足を守っていくことである。

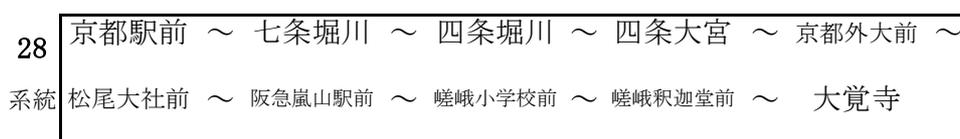
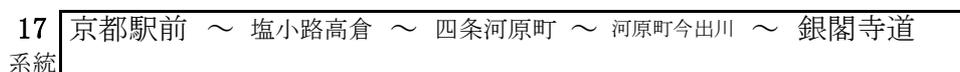
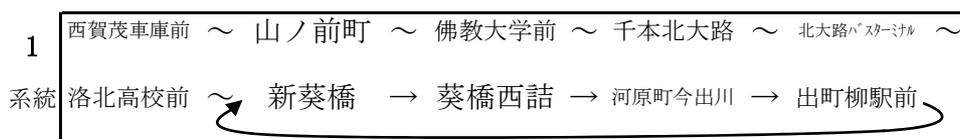
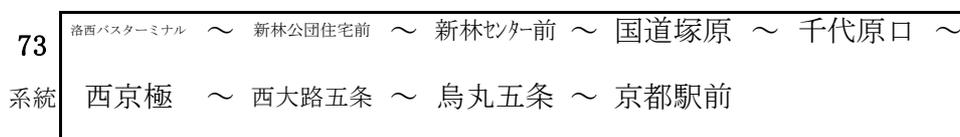
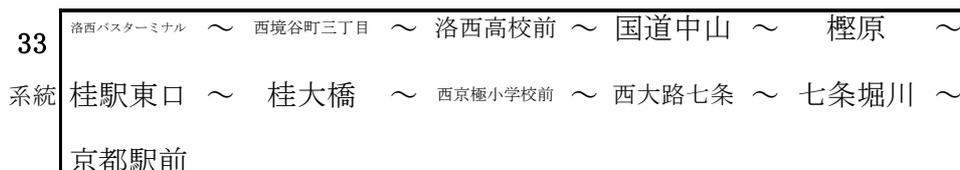
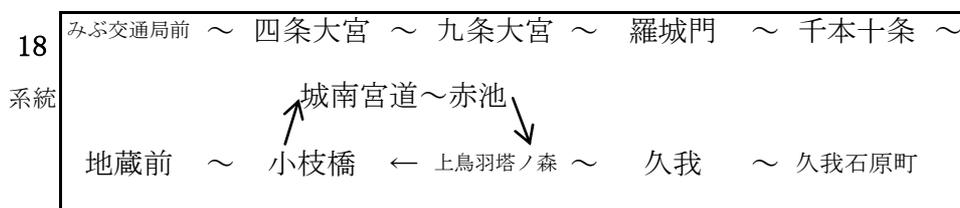
そのために、たとえ採算が合わなくても公益的な観点から維持、存続しなければならない路線も存在することとなる。

しかし、京都市において生活支援路線として認定された路線には、それを維持するために税金が投入されているのであるから、その維持の必要性については、毎年見直しが行われるべきである。市交通局の経営健全化を考えるときに、赤字路線の廃止をその手段の一つとして選択することは、今後は避けることができないと考えられる。それらの検討については、路線の赤字額の多寡だけで行われるものではなく、系統別収支・運輸成績一覧表における運行回数や1日平均旅客数などを、判断材料の一つとして用いることが必要である。

< 監査意見 >

バス事業に対して公費の投入が行われている以上、市民に対して説明責任があることから、各系統についてその営業収支や1日平均旅客数等の情報を京都市交通事業白書（事業概要）や交通局ホームページ等を通じて市民に開示されたい。

【参考：各系統の運行経路】



系統 番号	平成16年度バス系統別収支・運輸成績一覧表										
	営業収益 (千円)	営業費用 (千円)	差引 (千円)	キロ程 (km)	平日運行 回数 (回)	営業所	年間 延組数	年間延 車両数	1日平均 旅客数	1日旅客 平日運行数	年間延走行キロ
1	224,502	290,122	65,620	8.2	63	西賀茂	4,286	2,892	4,034	64.03	358,730.2
3	782,242	759,180	23,062	13	107	梅津	10,988	7,612	13,894	129.85	937,654.4
4	273,474	373,129	99,655	12.5	52	西賀茂	5,345	3,807	4,615	88.75	491,635.6
5	700,283	757,324	57,041	12.7	118	烏(出)	11,014	7,929	11,864	100.54	947,080.7
6	134,119	159,131	25,012	6.5	42	西賀茂	2,429	1,699	2,365	56.31	228,448.8
8	70,483	129,354	58,871	12.85	20	横大路	2,190	1,460	1,055	52.75	237,863.3
9	595,390	624,163	28,773	10	112	西賀茂	9,222	6,222	10,265	91.65	771,756.8
10	202,636	312,164	109,528	10.75	47.5	梅津	4,535	3,117	3,363	70.80	409,210.0
11	230,299	357,867	127,568	13.5	45.5	梅津	5,200	3,573	3,793	83.36	469,120.9
12	401,042	458,284	57,242	9.85	72	西賀茂	6,604	4,782	6,721	93.35	563,351.3
13	246,542	365,803	119,261	9.85	70.5	横大路	6,285	4,220	4,217	59.82	617,787.2
15	140,296	182,765	42,469	7.9	37	西賀茂	2,634	1,907	2,394	64.70	224,665.5
16	35,182	138,759	103,577	7.3	36	九条	2,141	1,330	560	15.56	180,867.1
17	235,379	241,139	5,760	7.4	53.5	九条	3,505	2,501	3,988	74.54	294,016.7
18	150,157	335,650	185,493	9.55	66	横大路	5,633	4,008	2,541	38.50	484,955.3
19	34,394	81,762	47,368	12.1	18	横大路	1,575	1,210	549	30.50	142,634.8
20	61,736	119,090	57,354	16.4	43.5	横大路	2,115	1,700	1,060	24.37	240,858.8
22	83,194	186,033	102,839	11.6	39	横大路	2,935	2,230	1,365	35.00	293,197.6
26	316,349	384,816	68,467	10.95	58.5	梅津	5,622	3,858	5,472	93.54	507,381.2
27	69,683	154,569	84,886	7.4	80	梅津	2,261	1,565	1,202	15.03	192,007.8
28	228,168	208,991	19,177	12.4	43	洛西	4,495	3,244	4,021	93.51	455,005.6
29	175,027	145,622	29,405	14.7	31	洛西	3,200	2,230	2,900	93.55	329,598.5
31	74,993	107,625	32,632	10.1	18.5	烏丸	1,539	1,127	1,252	67.68	153,376.8
32	205,913	284,940	79,027	12.7	43	梅津	4,168	2,884	3,510	81.63	353,955.4
33	165,337	165,827	490	12.7	34	洛西	4,105	2,746	2,601	76.50	321,796.0
37	224,474	307,559	83,085	10	56	西賀茂	4,544	3,066	3,887	69.41	380,286.3
42	22,525	83,986	61,461	8.3	15	横大路	1,335	970	346	23.07	141,168.5
43	43,965	102,029	58,064	8.2	17	横大路	1,625	1,260	725	42.65	122,414.3
46	559,952	533,281	26,671	11.9	80.5	西賀茂	7,640	5,442	9,653	119.91	702,664.7
50	364,676	430,186	65,510	8.9	77.5	九条	6,300	4,466	6,229	80.37	518,861.1
51	67,954	109,325	41,371	7.7	22.5	西賀茂	1,575	1,141	1,150	51.11	134,391.1
55	100,192	146,357	46,165	6.9	34	西賀茂	2,109	1,527	1,692	49.76	179,913.5
57	5,291	6,519	1,228	7.2	33	烏(出)	92	68	93	2.82	9,606.6
59	331,243	432,292	101,049	12.2	58	梅津	6,281	4,317	5,618	96.86	566,682.5
65	42,054	100,389	58,335	10.6	17.5	烏丸	1,436	1,052	689	39.37	143,083.5
67	27,558	33,963	6,405	12.1	6	西賀茂	487	347	511	85.17	44,741.4
69	79,546	114,957	35,411	13.15	20	洛西	2,065	1,784	1,360	68.00	250,270.6
71	229,779	311,613	81,834	9.7	56.5	九条	4,540	3,195	4,131	73.12	382,265.2
73	176,652	135,452	41,200	12.4	33	洛西	3,035	2,065	2,691	81.55	310,439.5
75	77,627	134,313	56,686	10	24.5	梅津	2,107	1,511	1,273	51.96	217,579.4

系統 番号	平成16年度バス系統別収支・運輸成績一覧表										
	営業収益 (千円)	営業費用 (千円)	差引 (千円)	キロ程 (km)	平日運行 回数 (回)	営業所	年間 延組数	年間延 車両数	1日平均 旅客数	1日旅客 平日運行数	年間延走行キロ
78	51,433	98,333	46,900	8.85	25	横大路	1,700	1,348	845	33.80	205,482.5
80	94,583	152,256	57,673	8.05	36	梅津	2,227	1,541	1,596	44.33	189,138.6
81	197,875	280,766	82,891	9.15	66	横大路	4,420	3,325	3,312	50.18	422,430.8
84	17,754	67,953	50,199	10.1	15	横大路	1,020	895	275	18.33	159,428.8
91	208,347	191,384	16,963	10.4	48.5	洛西	4,245	2,971	3,498	72.12	416,658.8
93	253,041	336,555	83,514	12.2	51.5	梅津	4,656	3,507	4,299	83.48	478,334.0
100	280,170	339,574	59,404	15.5	51	梅津	4,348	4,348	4,534	88.90	377,564.7
101	108,021	136,127	28,106	11.85	16	梅津	1,728	1,728	1,818	113.63	160,327.6
102	88,458	91,917	3,459	9.45	18	烏丸	2,190	1,566	1,516	84.22	137,160.4
201	693,352	648,584	44,768	12	170	梅津	10,041	5,935	12,060	70.94	796,311.3
202	815,689	766,903	48,786	16.7	171	九条	11,170	7,870	14,199	83.04	939,822.0
203	845,250	799,889	45,361	16.5	183.5	烏(出)	12,363	7,621	14,999	81.74	1,000,352.3
204	609,974	620,893	10,919	16.2	144	烏丸	9,333	6,174	10,883	75.58	795,520.2
205	1,687,487	1,580,457	107,030	22.5	253.5	九条	23,056	16,188	29,416	116.04	1,935,654.8
206	1,416,451	1,067,028	349,423	19.4	192	烏丸	16,023	10,639	24,784	129.08	1,361,087.9
207	546,389	534,231	12,158	10.1	179	九条	7,781	5,482	9,426	52.66	654,688.9
208	245,991	302,938	56,947	10.2	106	九条	4,412	3,109	4,369	41.22	371,244.7
北1	123,465	136,684	13,219	4.5	54.5	烏丸	2,053	1,360	2,224	40.81	175,016.0
北3	104,177	154,684	50,507	4.4	70	烏丸	2,325	1,538	2,752	39.31	198,187.8
北8	156,459	232,609	76,150	11.9	80	烏丸	3,550	2,348	2,791	34.89	302,545.6
西1.3.8	323,719	279,531	44,188	12	124.5	洛西	5,580	4,235	5,999	48.18	724,446.0
西2	310,592	226,992	83,600	7.5	96.5	洛西	4,420	3,325	5,839	60.51	576,592.5
西4	24,860	48,085	23,225	6.1	22	洛西	1,460	730	444	20.18	111,482.5
西5	131,577	155,009	23,432	11.5	41	洛西	2,935	2,444	2,359	57.54	321,650.0
西6	72,825	85,722	12,897	8.8	35	洛西	1,990	1,260	1,283	36.66	215,929.6
南1	56,818	146,250	89,432	10.35	34	洛西	3,075	1,849	967	28.44	228,185.3
南2	53,667	101,859	48,192	6.3	30.5	横大路	1,612	1,247	900	29.51	143,350.9
南3	29,680	59,822	30,142	6.1	23	横大路	1,260	895	491	21.35	99,234.5
南5	36,374	71,049	34,675	5.8	31.5	横大路	1,335	970	573	18.19	167,159.2
南8	23,136	62,929	39,793	7.05	18	横大路	1,460	977	361	20.06	85,558.8
M1	62,164	132,993	70,829	3.6	30	西賀茂	1,748	1,094	1,116	37.20	99,925.0
循環1	11,048	14,060	3,012	3.4	42	烏丸					
臨時	333,058	168,675	164,383						5,189		230,646.4
100円							625	607	276		20,241.5
合計	18,204,192	20,399,071	2,194,879	750.6	4,360		315,338	221,190	315,042		28,412,684.4

注1 キロ程は往路と復路でキロ数が異なる場合は、両者の平均とした。

2 57系統は、年度の途中から運行されているため1年度間の実績ではない。

第4 経営についての提言

平成16年12月24日に閣議決定された「今後の行政改革の方針」を踏まえ、総務省において策定された「地方公共団体における行政改革の推進のための新たな指針」(以下「指針」という)が、平成17年3月29日付で各都道府県知事と各政令指定都市長宛に通知された。そのなかで地方公営企業の更なる経営健全化に取り組むために留意すべき事項が、下記の4項目のとおり示されている。これは、地方公営企業の経営の総点検、サービス供給のあり方の再検討、民間的経営手法の導入促進、計画性・透明性の高い企業経営の推進等について努めるように要請されるものである。

地方公共団体における行政改革の推進のための新たな指針(抄)

まず、現在地方公営企業が供給しているサービス自体の必要性について検討すること。次に、サービス自体が必要な場合であっても、地方公営企業として実施する必要性について十分検討し、特に公共性の確保等の意義が薄れている場合には、民間への事業譲渡等について検討すること。

地方公営企業として事業を継続する場合であっても、公の施設の指定管理者制度、PFI事業、民間委託等の民間的経営手法の導入を促進すること。

より一層計画性・透明性の高い企業経営を推進するため、中期経営計画の策定、業績評価の実施、積極的な情報開示に取り組むこと。

特に情報開示に当たっては、人件費、料金水準等について類似団体や民間企業の対応するデータを添えるなど、住民が理解、評価しやすいように工夫をこらすこと。

企業職員の給与については、その職務の性格や内容を踏まえつつ、国、地方公共団体の同種の職員、民間の同種の職種に従事する者との均衡にも留意し、当該地方公営企業の経営の状況その他の事情を考慮しながら、引き続き適正化に努めること。

また、定員管理については、事務・事業の見直し、民間委託等の推進等により、引き続き適正化に努めること。

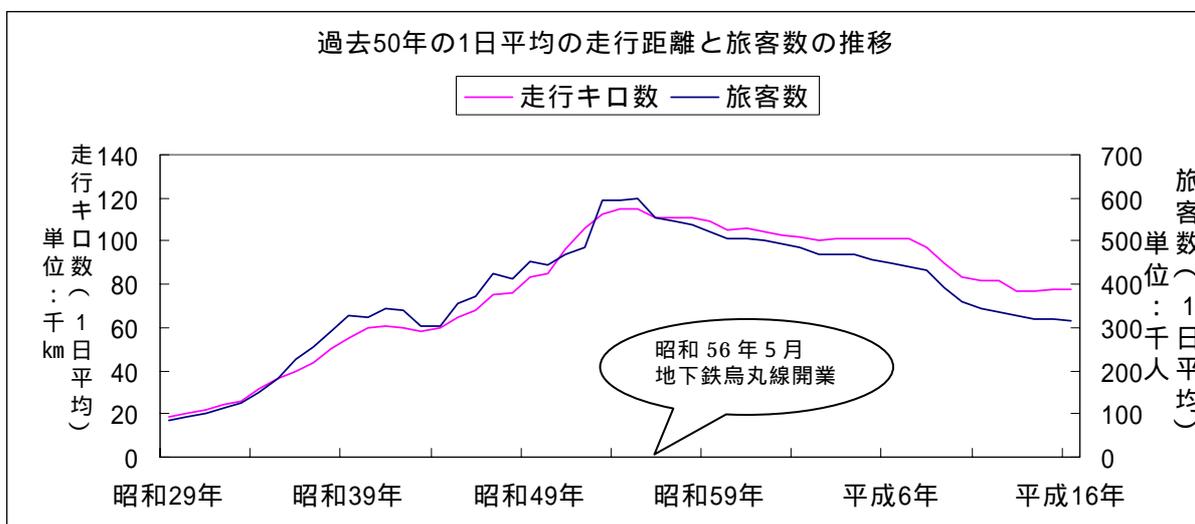
市交通局においても、アクションプログラムなどの政策を行うことにより、既に指針の内容が実行されているのであるが、今回の外部監査の結果を踏まえ、指針をより具体化させるための事項を中心として、バス事業の経営について提言を行うこととする。

1 収益についての分析及び提言

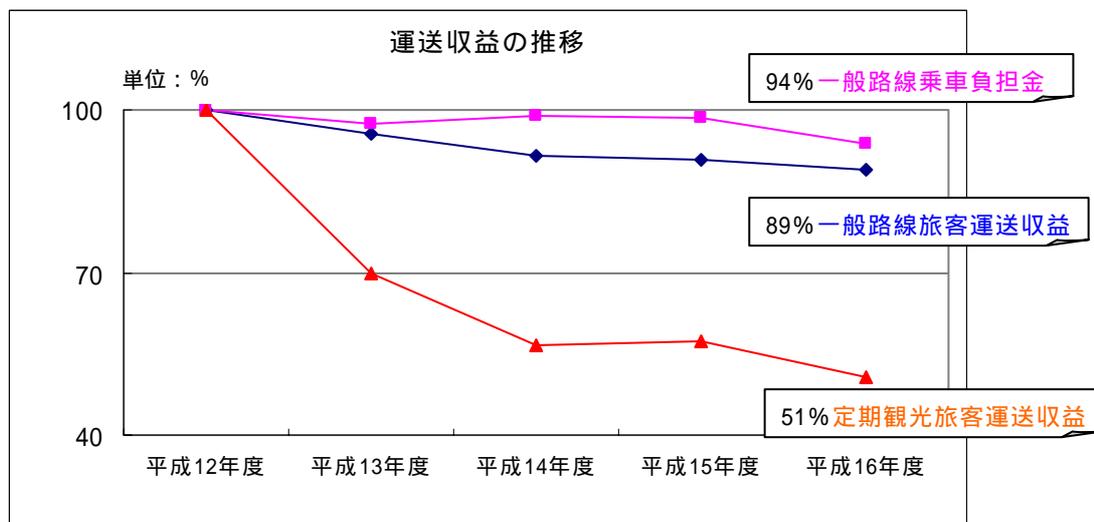
昭和3年5月に営業を開始したバス事業は、京都市民の足としての基盤を築き、以来市内における中心的な交通機関としての役割を果たしてきた。

下表は、過去50年間の1日平均のバスの走行キロ数と旅客数の推移である。この表によると、バス事業は昭和29年以降走行キロ数の増加とともに旅客数を増やし続けてきたが、昭和55年を境に減少に転じ、それ以降走行キロ数も旅客数も減少し続けている状況である。

平成16年度の走行キロ数7万8千キロメートルは昭和49年当時の走行キロ数と同程度であり、旅客数32万人は昭和39年当時の旅客数と同程度である。



下表は、過去5期間の運送収益額について、平成12年度の運送収益額を100とした場合の指数による推移を表したグラフである。



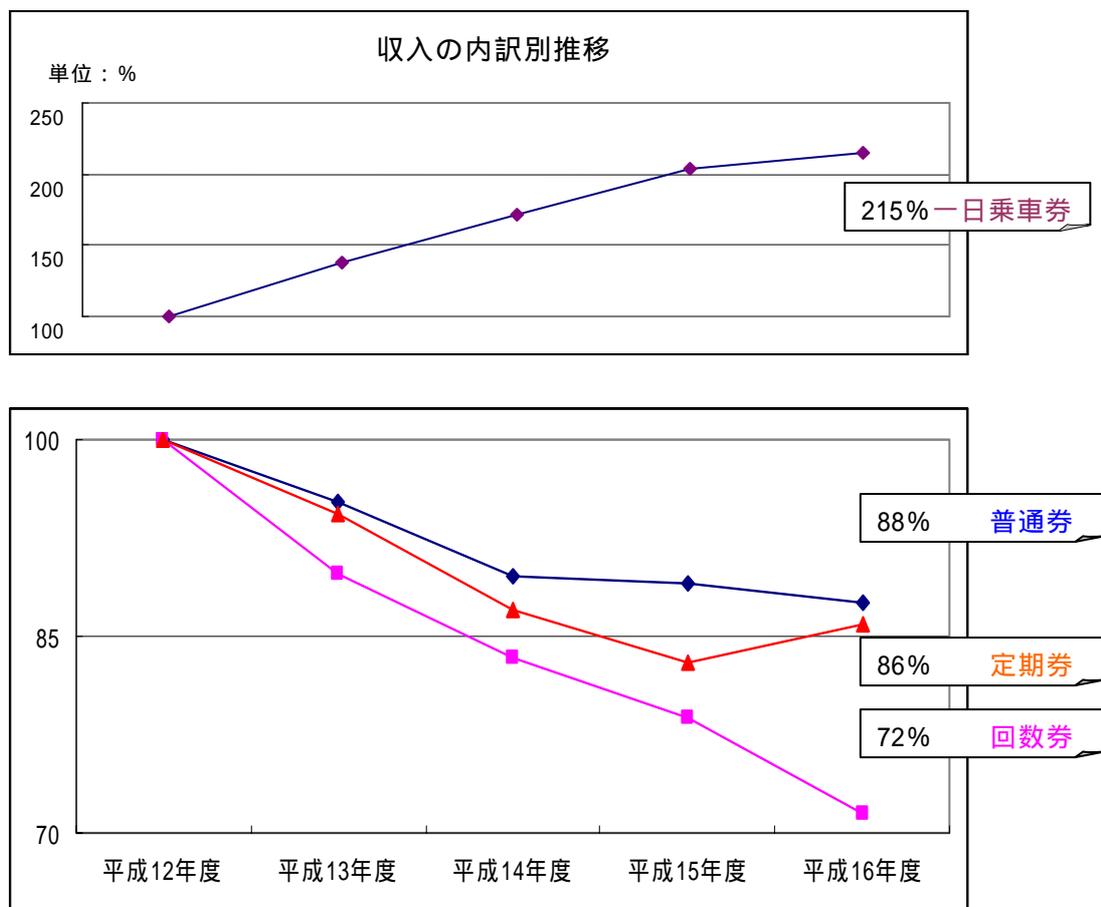
平成 12 年度末から 4 期間において運送収益の根幹である一般路線旅客運送収益は、11 ポイント減少しており、その減少金額は 16 億 25 百万円である。このことは、1 期間において、平均 4 億 6 百万円もの一般路線旅客運送収益が減少していることを示すものである。運送収益全体における 1 期間の平均減少金額は、5 億 14 百万円であり、運送収益と運送雑収益の合計で見ると 6 億 5 百万円ずつ減少していることとなる。

ここで、平成 16 年度の一般路線旅客運送収益を構成する普通券(定期外の普通券、乗継券、バス地下鉄連絡券をいう。以下同じ)、回数券(回数券、昼間回数券をいう。以下同じ)、定期券及び一日乗車券(一日、二日乗車券、一日カードをいう。以下同じ)の推移について検討する。平成 16 年度におけるそれぞれの乗車券の運送収益額と、一般路線旅客運送収益に占める割合は次表のとおりである。

平成16年度 一般路線旅客運送収益の内訳 (単位：千円)

	普通券	回数券	定期券	一日乗車券	合計
運送収益額	5,649,251	3,588,525	1,943,403	1,712,436	12,893,615
割合	43.8%	27.8%	15.1%	13.3%	100.0%

次表は、過去 5 期間の普通券、回数券、定期券及び一日乗車券について、平成 12 年度の収益金額を 100 とした場合の指数による推移を表したグラフである。



平成 12 年度末から 4 期間において、回数券の減少率は 28 ポイントと最も大きく、減少金額は 14 億 27 百万円となっている。定期券は、平成 16 年度に若干の回復の様相を見せながらも 14 ポイント減少しており、普通券も 12 ポイント減少している。

その一方で、一日乗車券の収益は増え続けており、その増加率は 115 ポイントで増加金額は 9 億 15 百万円である。

このように乗車券の種類により発売額の増加や減少がみられるのであるが、増加よりも減少の方が多いため、結果として、過去 4 期間においては、1 年度に平均 4 億 6 百万円もの一般路線旅客運送収益が減少している状況である。旅客数が減り続け運送収益が減少する原因は、少子高齢化などの社会情勢の変化によるところが大きいのであるが、バス事業の経営を維持するためには、運送収益の減少を止めるための方策を考えなければならない。

市交通局が平成 17 年 4 月から発行している「市バス通勤フリー定期券」はその売れ行きが好調で、これにより定期券に係る運送収益は、上半期における対前年度比で 2 億 1 千万円も上回っている。このように利用者の利便性を考慮し新たな需要を掘り起こしてそれを商品化することは、収益の減少に歯止めをかけるための即効性のある解決手段といえる。引き続き、バスの利用促進のための営業政策的な特殊乗車券の開発が期待される。

そのような手段に加えて、公共交通の利用促進や、自動車利用から公共交通への利用転換を図るうえで必要な長期的な施策を検討する必要がある。京都市においては、既に民間の鉄道・バス会社に対して、利用者の利便性の向上を図るための設備整備事業等に補助金を交付しており、また、TDM(交通需要管理)政策への着手が行われ、市の中心市街地へのマイカー進入を規制するランジットモール構想が検討されているところである。これらの施策実施効果を最も端的に表現する指標は、交通機関利用者数に占める公共交通利用者数の割合を示す公共交通分担率である。

バス事業は、過去 5 期間において運送に係る収益が每期 6 億 5 百万円減少するという厳しい経営環境にあり、収益の改善は急務である。長期的な施策であっても、できる限り早期に実現させるため、公共交通分担率の具体的な目標割合・年限を定めるなどして取り組むことが望まれる。

2 費用についての分析及び提言

バス事業においては、運送収益の減少を止めることが困難な状況になってきていることから、営業費用の合理化への取組が、今後の事業の存続に大きく影響を与えるものであるといえる。

下表は、市交通局の過去5期間の営業収益、営業費用及び営業損失を表したものである。

(単位：百万円 %)

	平成12年度		平成13年度		平成14年度		平成15年度		平成16年度		
	金額	率									
営業収益	21,457	100	20,457	100	19,800	100	19,603	100	19,038	100	
営業費用	人件費	19,630	91	18,187	89	18,619	94	12,927	66	11,952	63
	委託料	2,437	11	2,852	14	2,875	15	2,851	15	3,746	20
	減価償却費	1,512	7	1,355	7	1,183	6	1,129	6	1,617	8
	その他	3,724	17	3,252	16	3,306	17	3,114	16	3,310	17
営業費用 計	27,303	127	25,646	125	25,983	131	20,021	102	20,625	108	
営業損失	5,846		5,189		6,183		418		1,587		

注：率は営業収益に対する率、小数点以下を四捨五入している。

平成15年度及び平成16年度は、営業損失であるが平成12年度から平成14年度までの各年度と比較すると、損失額は減少しており、全体としては経営が改善されていることがわかる。これは、平成11年12月以降に実施された京都市交通事業経営健全化プログラム21やアクションプログラムによる経営改善措置の成果が着実に表れたものと評価できる。

しかし、監査の結果で述べたとおり、バス事業は平成12年度以降だけでも累積の赤字額は95億円以上増加していることから、経営改善措置の内容に満足することなく、営業費用についても更なる合理化を図る必要がある。

ここでは、平成16年度の営業収益のうちの63%を占める人件費と20%を占める委託料について、検討を加えることとする。

(1) 人件費について

ア 人件費抑制措置

京都市交通事業経営健全化プログラム 21 の人件費抑制措置は、給料表第 5 の適用による基本給の引下げや非常勤嘱託員の活用による人件費の引下げがある。

また、アクションプログラムによる人件費抑制措置は下記のとおりである。

アクションプログラムによる人件費抑制措置（抜粋）

給与等の 3 % 以上の減額

平成 15 年度の 1 年間、給料、調整手当、期末手当について、3 % 以上の減額をするほか、平成 15 年度から平成 20 年度までの健全化期間中、管理職手当を職種に応じて 60 % から 100 % 減額する。

特殊勤務手当の廃止を中心とした見直し

- ・早朝勤務乗務手当等 5 手当を廃止する。
- ・隔日勤務手当、仮泊手当、中休仕業勤務手当の単価を引き下げる。

休日勤務手当の解消

平成 15 年度から平成 20 年度までの間、職種間の労働時間差を補償している休日勤務手当については、ノルマアップを行うことにより解消する。

超過勤務手当の縮減

平成 15 年 4 月 1 日から、1 勤務当たり 20 分（隔日勤務の場合は 40 分）に相当する超過勤務手当を、個々の業務量を落とすことなく、ノルマアップにより縮減する。

企業職給料表第 5 適用者の初任給引下げ

企業職給料表第 5 の適用を受ける職員で、平成 15 年 3 月 1 日以降に採用される者については、初任給を 4 号引き下げる。

非常勤嘱託員の報酬の 5 % 引下げ

平成 15 年 4 月 1 日付けで、非常勤嘱託員の報酬月額を、一律 5 % 引き下げる。

職員数の削減

「管理の受委託」の拡大やノルマアップ等により、職員数の削減を図る。

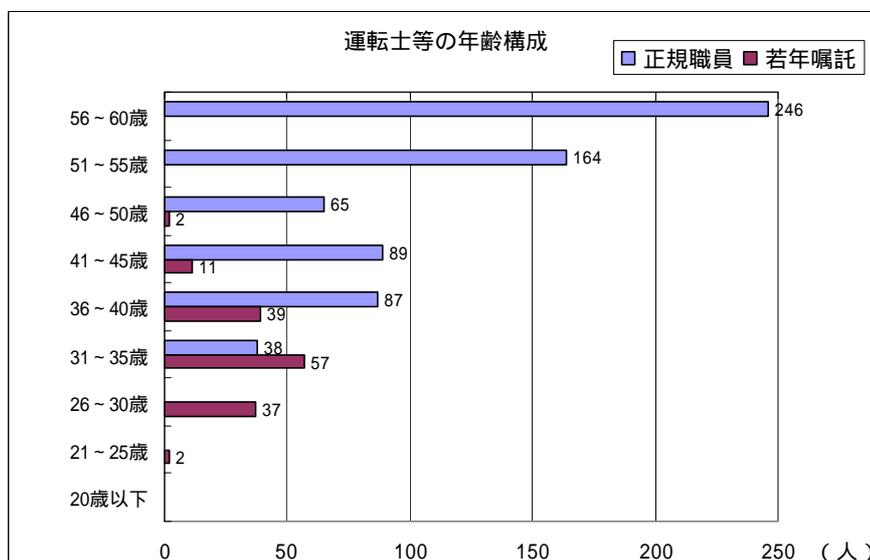
バス運転士及び技術関係職員の昇給期の延伸

バス運転士及び技術関係職員については、プログラム 21 で決定した昇給期の延伸措置を行う。

上記のうち、長期的に経営の改善効果があると考えられる給料表第 5 の適用、非常勤嘱託員の活用、管理の受委託について検討した。

イ 給料表第5の適用

平成16年8月1日における運転士の年齢構成は次表のとおりである。



運転士の平均年齢は47.3歳で、41歳以上の運転士等の割合は約70%、51歳以上では約50%であり、高年齢層の割合が多く偏った年齢構成となっている。運転士の給与体系は、年功序列型であり、年齢が高いほど1人当たりの給与が高くなっている。すなわち、高齢化が進んでいる現在のバス事業の運転士の年齢構成では、人件費が高くなる構造的な問題を抱えている。

この問題を解決すべく給料表第5が導入され、平成12年3月1日以降に採用される運転士に適用されることとなった。若年嘱託として採用された運転士は、嘱託期間を5年勤務した後は正規職員として登用の道が開けており、登用後は給料表第5の適用を受けることとなる。

現在適用されている給料表第1、第2と第5のモデルケースにおける生涯賃金の比較は次表のとおりである。生涯賃金の作成の基準は、いずれの職種も採用年齢を22歳、勤続年数を38年とし、在籍時給与総額には、給料、調整手当及び期末手当を含むものとしている。

給料表第1適用と第5適用の者の生涯賃金を比較した場合の人件費の削減効果は、勤務期間を通して1人当たり約7千万円、単年度で見ると1人当たり約180万円と計算される。市交通局が負担する共済費等の費用を考慮に入れるとさらに削減効果は大きくなる。

給料表第1、第2と第5の生涯賃金（モデルケース）の比較
（単位：千円）

企業職給料表	第1	第2	第5
（職 種）	事務職・運転士	技術職	平成12年3月1日以降採用運転士
在籍時給与総額	225,000	232,000	163,000
退職手当	24,000	25,000	17,000
合 計	249,000	257,000	180,000

市交通局資料による。

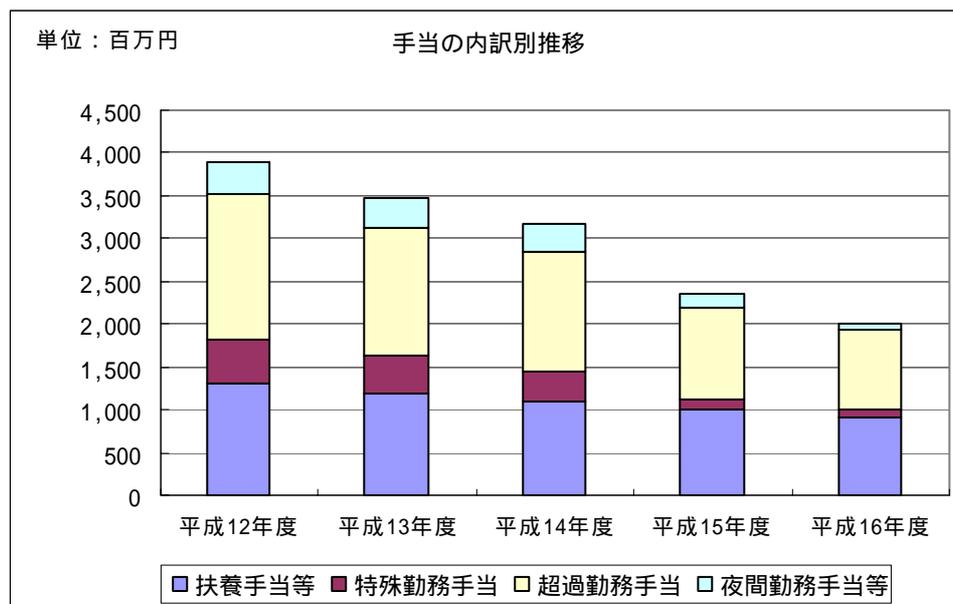
しかしながら、平成17年7月現在、給料表第5適用の運転士の数は148人であり、運転士の合計777人に占める割合は19%であるため、現状では給料表第5の適用による人件費の削減の効果が十分に表れているとはいえない。

以上のことから、人件費の抑制のために最も重要な基本給の引下げである給料表の見直しは既に実施されているものの、その効果が十分に表れるのは給料表第1適用の運転士の約半数が定年退職する10年後であると予想される。

よって、他の人件費の抑制措置を複合的に講じ、その減少に努めなければならない。

ウ 超過勤務における問題点

下記のグラフは、各年度における手当の推移を表したものであり、超過勤務手当の額は、手当全体額の半分程度であることがわかる。



注：扶養手当等には、通勤手当、住居手当及び調整手当を含む。

夜間勤務手当等には、休日勤務手当及び管理職手当を含む。

超過勤務が生じる原因は、常態化している欠員や突発的な休暇の取得に対応するためである。

平成 16 年における年間の超過勤務時間数の最長は、運転士では 1068 時間、運転士以外の職種で 1601 時間であり、いずれも超過勤務手当の額が給料額を超えていた。

使用者が職員に法定の労働時間を超えて労働させる場合、又は、法定の休日に労働させる場合には、あらかじめ労使間で書面による協定を締結し、これを所轄労働基準監督署（以下「監督署」という）に届け出ることが必要である。この協定は、労働基準法第 36 条に規定されていることから通称「36（さぶろく）協定」と呼ばれている。

バス事業では、毎年度末に労使間における書面協定を締結しながらも、その協定は平成 11 年 3 月 31 日を最後に監督署に提出されておらず、これは労働基準法に規定する要件を満たすものではない。たとえ労使間の書面協定に自動更新の定めがなされている場合であっても、今後は遅滞なく提出する必要がある。

市交通局が職員に時間外労働を命ずることができる根拠は、京都市交通局職員の勤務時間、休日、休暇等に関する規程第 8 条にあるため、労使間の書面協定を監督署へ届け出ていないことをもって、職員が時間外労働の命令に服さない理由とはなり得ない。

労使間において超過勤務時間の協定を行う場合、その限度時間は労働省の告示に定める 1 ヶ月 45 時間を上限として協定されることとなる。しかし、その時間を超えて労使間において協定が行われても、その労使協定自体は有効であるが、監督署からは、労働省の告示の限度時間を超えているとの指導を受けるため、結果的には限度時間が協定できる時間となる。

仮に、超過勤務時間を 1 ヶ月 45 時間として締結した労使協定を監督署に提出し、実際にはそれを超える時間の残業が行われていた場合は、その超える時間は労働基準法第 32 条に違反することとなる。

ただし、この場合において、特別条項付の労使協定を事前に監督署に提出していれば労働基準法違反とならないのであるが、特別条項付きの労使協定とは、臨時的な業務を想定して、特別に止むを得ないことによる超過勤務について通常の労働省の告示の限度時間の枠を超えることを内容としているため、市交通局のバス事業のような常態的な超過勤務を指すものではない。

厚生労働省は平成 14 年 2 月 12 日に過重労働による健康障害防止のための総合対策についての告示を行っており、その告示によると脳・心臓疾患の発病前 1 ヶ月間に概ね 100 時間を超える時間外労働が認められる場合又は発病前 2 ヶ月間ないし 6 ヶ月間にわたって 1 ヶ月当たり概ね 80 時間を超える時間外労働が認められる場合は、業務と発病との関連性が強いと判断されるという医学的な検討結果

が示されている。

法律的な面から、そして職員の健康の面からもこのような超過勤務の実態について改善が必要である。

自動車運転者については、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（労働省告示第7号）において、拘束時間、休息时间及び運転時間が定められている。

エ 非常勤嘱託職員の活用

前述のとおり、労働基準法に抵触しないような勤務体制を確立するため、また、職員の健康上及び乗客の安全性の観点からも、増員を行うことは必須である。

ここでは、職員である運転士の超過勤務時間を非常勤嘱託職員の採用により減少させることについて検討を試みた。比較に用いたのは正規職員とフルタイムで勤務する嘱託職員（若年嘱託を除く）である。

平成16年度 運転士一人当たりの給料の比較 (単位：千円)

	職員	嘱託
給料(相当額)	4,288	2,622
期末手当(相当額)	1,873	503
その他の手当(相当額)	978	175
給与計	7,139	3,300
法定福利費(相当額)	1,038	549
福利厚生費(相当額)	49	25
人件費計	8,226	3,874
退職手当(相当額)	1,241	0
総合計	9,467	3,874
年間労働時間	2,110時間	2,110時間
1時間当たりの人件費	4,487円	1,836円

注1 超過勤務手当は含まない。

2 嘱託職員のその他の手当相当額については、若年嘱託の金額の平均値を用いた。

平成16年度において生じた職員運転士の超過勤務時間は約23万時間と計算される。職員が超過勤務を行わない場合の年間労働時間が2,110時間であることから、計算上は、109人の新たな職員を採用することにより超過勤務は解消されることとなる。

$$230,000 \text{ 時間} \div 2,110 \text{ 時間(人)} = 109 \text{ 人}$$

これに要する嘱託職員の年間の人件費は3,874千円×109人=422,266千円である。平成16年分の職員である運転士の超過勤務手当の合計額は658,034千円であることから、嘱託職員を活用したほうが2億3千万円以上の人件費を削減することができることと計算される。運転士の場合、1日の運転予定である仕業自体に超過

勤務が含まれている勤務もあることから、単純な比較はできないが、仕業の改善とともに嘱託職員を機動的に活用すればかなりの削減効果は得られると考えられる。

なお、職員を採用した場合の年間の人件費は、10億円を超えると計算されることから人件費の引下げ効果はない。

以上はバス運転士に係る人件費についての試算であるが、超過勤務が多い他の職種においても嘱託職員を活用し職員の残業時間を減らすことによって、人件費の削減効果が期待できる。他の職種の非常勤嘱託職員の勤務条件も運転士と同様であり、運転士のように仕業に内在する超過勤務時間がない分、より直接的な人件費の削減効果が期待できる。

以上のことから、常時欠員が生じており、その欠員を超過勤務で補うという現在の市交通局の状況は、効率的な運営方法とはいえない。また、労働基準法上問題があるような長時間の超過勤務の職員も見受けられ、これを解消する側面からも、非常勤嘱託職員の採用を積極的に進め、超過勤務を減らすことが必要である。

オ 管理の受委託

バス事業では、平成12年3月から、とりわけ厳しい経営状況にある営業所の路線の運営について管理の受委託を実施している。

乗合バス事業の管理の受委託とは、道路運送法第35条に基づき、運転業務、運行管理業務及び整備管理業務について一体的にバス事業者に委託を行うものであるが、運行責任、車両及び収入は委託者に帰属する。事業の管理を委託する路線の範囲は、委託者の一般バス路線の長さ又は使用車両数に対する比率で2分の1以内であること等の要件を満たす必要がある。

管理の受委託は、路線、運賃等の決定を市が行うため、利用者に対するサービス水準を確保できるとともに、低コストでの事業運営が可能であることから、市交通局においても、徐々に管理の受委託を行う路線を増やしており、平成18年1月の時点では、横大路、洛西及び九条の各営業所が所管するバス路線のうち37系統、バス262両の委託を行っている。

委託料については、委託事業に係る運送費等の諸経費が賄われるものであること、その算出の方法と基準が明確にされていることを前提にして計算することとされており、実際の金額の算定に当たっては、委託先企業の確定した決算に基づく決算書により、人件費や諸経費の計算が行われているため、委託を行った路線については、まさに民営化並みのコストでもっての運営が可能となっている。

次表は、横大路、洛西営業所の平成16年度実績と九条営業所の平成17年度見込み数値に基づく、管理の受委託による人件費の削減金額を表したものである。

管理の受委託による年間の人件費削減効果

(単位：千円)

営業所	委託料人件費 相当額	直営想定 人件費	削減効果 -	直営想定 職員数	1人当たりの削 減効果 /
横大路	1,352,000	1,934,000	582,000	224人	2,598
洛西	756,000	1,603,000	847,000	190人	4,458
九条	762,000	1,156,000	394,000	130人	3,031
平均	956,667	1,564,333	607,667	181人	3,362

注 横大路、洛西営業所は、平成16年度の決算数値。九条営業所は委託の開始が、平成16年3月であり平成16年度の実績数値がほとんどないため、平成17年度の見込み金額とした。

これによると、管理の受委託の実施による職員1人当たりの人件費の年間の削減効果は概ね300万円以上であるといえる。

前述の運転士の給料表の変更による1人当たりの人件費の削減効果は単年度で見ると180万円であることから、管理の受委託による人件費の効果はそれを上回ることになる。

平成18年3月11日から、梅津営業所が所管する一部の系統においても管理の受委託が実施されており、それによる営業費用の削減効果は、年間3億5千万円と見込まれている。平成18年度も、西賀茂営業所において管理の受委託が実施されることとなっており、平成20年度までに事業規模の2分の1までの拡大が予定されている。

営業費用の削減の効果を直ちに図ることが可能である管理の受委託については、現在、当初の年次計画に先行して行われていることから、その営業費用の削減についても期待されるものである。

(2) 委託料

平成 16 年度の管理の受委託を除く委託料は 14 億 6 百万円である。そのうち、協力会に対する委託料は 10 億 24 百万円であり、当該委託料の 72.9%を占めている。バス事業から協力会へは、上記の委託のほかに、バスの清掃や乗車券の販売等の業務が委託されており、平成 16 年度におけるバス事業から協力会への総支出額は、13 億 2 百万円となっている。

このように、取引額が 1 期間で 13 億円を超えることから、協力会は、バス事業の経営を考えるうえで、非常に重要な団体であるといえる。しかし、本報告書 28 ページで述べたとおり、市交通局は、協力会からの代金の支払が遅延していることを問題とせず、協力会との契約の事務において不適切な処理が見受けられるなど、他の企業に対して通常はみられない計らいを行っているため、協力会との取引により経済性が発揮されているか判断できない状況である。

協力会は、交通局の行う公的役割を補完し支援する機能を持つ団体であり、今後も市交通局にとって重要な関係を持つと考えられることから、協力会について財務以外の状況も把握し、京都市としての協力会に対する今後のあり方について検討を行うこととする。

ア 協力会に対する債権、債務の状況

平成 16 年度末日における市交通局の協力会に対する債権額と債務額は次表のとおりである。

債権額	バス事業	債務額	バス事業
	382,484		117,925
	高速事業		高速事業
	347,707		40,894
債権額 合計	730,191	債務額 合計	158,819

債権額は、協力会に販売を委託しているカード乗車券や定期券の販売代金の未回収額であり、債務額は、委託料や乗車券販売手数料などの未払額である。債権額であるカード乗車券や定期券の販売代金については、代金の回収時期が遅れているため、債権額から債務額を控除すると 5 億 71 百万円であり、この金額が常時滞留していると推測される。この債権については利息などを請求していないことから、実質的には京都市からこの差額相当金額の出えんを行っていることと同じような効果があるといえる。

イ 京都市からみた協力会の位置付けと職員の派遣

京都市では、平成 12 年 3 月に策定された「京都市外郭団体再整備計画」に基づき、外郭団体について経営健全化の促進や統廃合を行ってきたが、その後、外郭団体を取り巻く環境が厳しさを増してきたことなどから、新たな「京都市外郭団

体改革計画」(以下「改革計画」という)が策定されたところである。

この改革計画では、出資率を基本に京都市の財政支出や人的支援の状況等を考慮し、主体的に指導等を行う必要のある法人を「外郭団体」としそれ以外の団体を「関連団体」に区分している。

協力は、京都市からの出えんはないが、京都市から職員を派遣している団体であり、京都市からの継続的な財政支出が団体の収入のおおむね 50%以上であることから「関連団体」として位置付けられている。

「関連団体」については、京都市が主体的に指導等を行う必要がないとしながらも、所管局が経営状況等を把握し、「必要な調整等」を行う必要があるとされている。しかし、改革計画に記載される「必要な調整等」とは、具体的にどのような調整であるのかについての言及はない。

改革計画では、外郭団体の統廃合、補助金の削減及び派遣職員の削減について、具体的な期限と数値目標を定めてきたのであるが、これらの計画の中で協力は外郭団体ではなく関連団体として位置付けられているため、何ら具体的な将来像が定められていない。

平成 14 年度に自動車整備工場業務委託契約が市交通局と協力会との間で締結された。この時点から協力会に対する派遣職員と嘱託職員の人数が急増している。この業務は、平成 13 年度までは、外郭団体である京都地下鉄整備株式会社に委託されていた。京都市から京都地下鉄整備株式会社への派遣職員数は、平成 13 年度末日 43 人であったが、平成 14 年度には 0 人となっている。

つまり、派遣職員の削減目標の対象となっている京都市の外郭団体に対する自動車整備工場業務委託を止めるとともに派遣人員を引き上げ、関連団体である協力会にその業務委託と職員の派遣を行ったのである。そもそも、外郭団体から派遣職員を引き揚げる目的は、団体の自主性、自立性を高めることなのであるから、設立してから 45 年も経過する協力会に新たに職員を派遣する必要はないであろう。

ウ 監査が及ぶ範囲

地方自治法第 199 条第 7 項において、監査委員は必要があると認めるときは、その地方公共団体が補助金等を交付しているものや出資しているものなど、いわゆる財政援助団体についても、その事務の執行について監査する権限を有していると規定されている。

また、地方自治法第 252 条の 37 第 4 項において、包括外部監査対象団体は、このような財政援助団体に対する監査を包括外部監査人が必要があると認めるときは監査することを条例で定めることができるとされている。

協力は、その収入の大半を市交通局に依存しながらも、補助金等の交付がな

く、京都市からの出えんもないために、ここでいう財政援助団体に該当せず、監査委員や包括外部監査人の監査権は及ばないこととなっている。

協力会の収入の大部分は、京都市からの受託収入である。協力会の役員には、非常勤ながらも市交通局の幹部職員が名を連ねており、京都市から 70 名もの大量の職員の派遣が行われている。さらに、市交通局が経営状況等を把握し、必要な調整等を行う必要がある団体なのである。このように、京都市の組織の一部である様相を呈しているのであるから、監査の及ぶ団体の範囲について、法の定めにおいて外郭団体と同じ取り扱いがなされることが望まれる。

エ 協力会の財政状況

インターネット上で公開されている協力会の平成 16 年度の決算書をみると、正味財産増減計算書では、当期正味財産増加額は 40,904 千円と表示されており、これは損益計算書でいう当期利益の金額に相当するものである。そして、収支計算書では、当期収支差額は、50,327 千円と表示されており、これは平成 16 年度における資金の余剰額を表すものである。しかし、利益の累積額を示す正味財産は、2 億 19 百万円の赤字となっており、逼迫した財政状況をうかがうことができる。

オ 今後の京都市の協力会に対するあり方

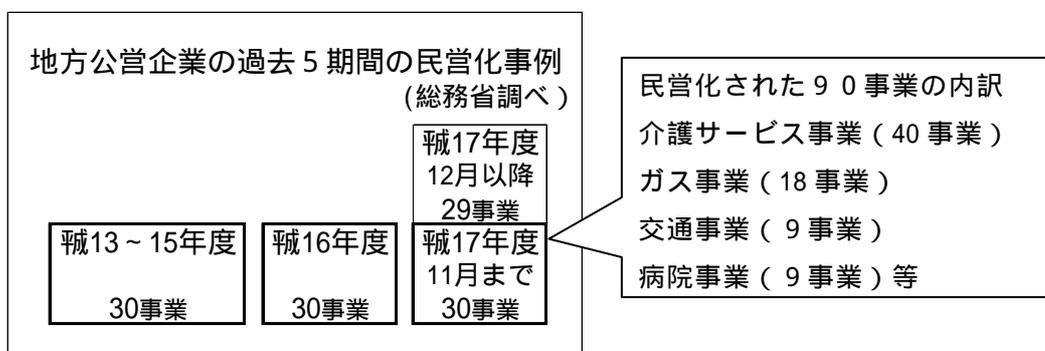
協力会は、京都市から「必要な調整等」を受けることで、京都市と非常に密接な関係を築きながら、交通局の行う公的役割を支援する役割を果たしてきた。しかし、その結果、設立後 45 年も経過しているにもかかわらず、その収入の大半を市交通局に依存しており、逼迫した財政状況を市交通局が黙認する決済遅延によって支えられ、完全に自立した法人とはいえない状況である。京都市が、45 年にわたり、そのような計らいを続けてきたのであれば、2 億 19 百万円となっている累積の赤字額の責任の一端は京都市にもあるであろう。

今後は、協力会の存在基盤を確立させるために、京都市の外郭団体と同様の位置付けを行い、法人の自主性、自立性、専門性を高め、民間と同一条件での競争性を確保することができるように導くことが望まれる。

3 おわりに

経済環境や市民のニーズが変化したことにより、民間的な経営の形態を用いることが効率的で、より良いサービスが提供されると判断された場合には、公営企業の民営化への検討が行われることがある。民営化の方法として、民間企業への事業譲渡の他に、公の施設の指定管理者制度や公設民営方式などがある。

平成 13 年度以降、地方公営企業の民間売却が相次いで行われている。平成 16 年度における売却件数は 30 件と過去最高を記録し、平成 17 年度も既に 11 月までに 30 件となっており、12 月以降も 29 件が予定されていることから前年度を上回るのが確実となっている。



このように、公営企業の民営化が近年急速に進行している。

バス事業については、民間企業へ事業を譲渡することにより、将来に向けての赤字が解消されることになり地方公共団体の財政上のメリットはある。しかし、民間企業には事業から撤退する自由があり、業績不振により倒産することもあるため、事業の譲渡により事業自体が一時的に途絶え、継続的に交通公益性を確保することができなくなる可能性が生じる。

京都市においては、市バス・地下鉄のネットワークを最大限に活用し、将来にわたって 147 万京都市民の足を確保するという決意がなされ、新たな経営健全化計画であるルネッサンスプランの下で経営が行われている。そのため、市交通局に対して、生活路線としての足の確保、高齢化社会への対応、地球環境問題への配慮など、公共交通機関としての役割が今後もますます期待されることである。

しかしながら、京都市がバス事業の経営健全化への対応を誤ると、事業の存続に重大な影響を及ぼすことになる。したがって、市民の期待に応えるためにも、更なる経営健全化に取り組まれることを期待する。